

**ANALISIS DINAS JAGA DI KAPAL AHTS UNGARAN PADA
SAAT SANDAR DI PELABUHAN PSTB BALIKPAPAN**



RAIHAN KURNIAWAN

NIT : 19.41.051

NAUTIKA

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

**ANALISIS DINAS JAGA DI KAPAL AHTS UNGARAN PADA
SAAT SANDAR DI PELABUHAN PSTB BALIKPAPAN**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi
NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh :

Raihan Kurniawan
NIT 19.41.051

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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT berkat Rahmat, Hidayah, dan Karunia- Nya sehingga penulis dapat menyusun skripsi sampai selesai dengan judul “ANALISIS DINAS JAGA DI KAPAL AHTS UNGARAN PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN PSTB BALIKPAPAN”.

Dikarenakan kemampuan dan pengalaman yang dimiliki oleh penulis masih sedikit dan banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini, maka dari itu penulis mengharapkan saran, kritik, dan koreksi yang bersifat membangun untuk mejadikan skripsi ini lebih baik.

Penulis menyadari penyusunan skripsi ini tidak akan selesai dengan baik tanpa bantuan dari berbagai pihak, oleh sebab itu penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Capt. Rudy Susanto, M.Pd., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. Irfan Faozun, M.M., selaku Pembantu Direktur I Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Capt. Rosnani, S.Si.T., M.A.P., M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika
4. Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing I pada skripsi penulis.
5. Muhlisin, S.A.P., M.Mar., selaku Dosen Pembimbing II pada skripsi penulis.
6. Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar., selaku Dosen Penguji I pada skripsi penulis.
7. Masrupah, S.Si.T., M. Adm. SDA., M. Mar. selaku Dosen Penguji II pada skrpsi penulis.
8. Segenap Dosen Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar yang sudah memberikan ilmunya kepada penulis.
9. Nahkoda dan KKM, Perwira serta seluruh ABK di kapal AHTS. Ungaran.
10. Orang tua, keluarga, dan teman teman angkatan 40 yang

selalu memberikan dukungan dan semangat serta bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat pada program Diploma IV prodi nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Penulis mohon maaf apabila dalam penulisan skripsi ini terdapat kekurangan dan hal-hal yang tidak berkenan untuk dilihat. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat untuk menambah pengetahuan khususnya bagi penulis sendiri dan pembaca dikemudian hari serta peningkatan kualitas mutu terutama perwira Indonesia.

Makassar, 13 Desember 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Raihan Kurniawan', with a horizontal line underneath.

RAIHAN KURNIAWAN

NIT. 19.41.051

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Raihan Kurniawan
Nomor Induk Taruna : 19.41.051
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

ANALISIS DINAS JAGA DI KAPAL AHTS UNGARAN PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN PSTB BALIKPAPAN

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

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

Makassar, 13 Desember 2023



RAIHAN KURNIAWAN
NIT. 19.41.051

ABSTRAK

RAIHAN KURNIAWAN. *Analisis Dinas Jaga di Kapal AHTS Ungaran pada saat sandar di pelabuhan PSTB Balikpapan* (Dibimbing oleh Welem Ada' dan Muhlisin).

Pada saat peneliti melakukan praktek di AHTS Ungaran yang sedang sandar di pelabuhan PSTB Balikpapan, terjadi peluapan muatan pada saat memuat Drill Water dikarenakan kelalaian awak kapal yang berdinas jaga pada saat itu. Penelitian ini bertujuan agar prinsip-prinsip dinas jaga yang ketika kapal sedang berlabuh jangkar di pelabuhan dapat terlaksana dengan baik dan benar.

Jenis Penelitian dan analisis data yang digunakan adalah kualitatif, Sumber data diperoleh dari tempat penelitian melalui wawancara terhadap jurumudi dan Mualim AHTS. Ungaran, Data juga diambil dari observasi langsung saat peneliti melaksanakan praktek di atas kapal.

Peneliti menemukan faktor-faktor penyebab meluapnya muatan pada AHTS Ungaran di pelabuhan PSTB Balikpapan adalah tanggung jawab awak kapal terhadap tugas jaganya, pengetahuan awak kapal mengenai prosedur jaga yang sesuai dengan peraturan internasional, dan faktor yang terakhir adalah hubungan kerja antara perwira dan bawahan. Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa dinas jaga yang efektif sangatlah penting dalam menjaga keamanan dan keselamatan di atas kapal.

Kata Kunci: Dinas Jaga, Pelabuhan

ABSTRACT

RAIHAN KURNIAWAN. *Watch Keeping on AHTS Ungaran while Berthing at the Port* (Supervised by Welem Ada' and Muhlisin).

When the researcher carried out the practice on the AHTS Ungaran which was docked at the PSTB Balikpapan Port, an overflow occurred when loading the Drill Water due to negligence of the crew on guard duty at that time. This study aims to ensure that the principles of guard duty when a ship is anchored in a port can be implemented properly and correctly.

The type of research and data analysis was qualitative, data was obtained through interviews with able seaman and officer AHTS. Ungaran, Data took from direct observation when researchers had his practice on board.

Researchers found the factors that caused the overflow of cargo on the AHTS Ungaran at PSTB Balikpapan Port was the crew's responsibility for their guarded duties, the crew's knowledge of guarded procedures in accordance with international regulations, and the last factor was the working relationship between officers and subordinates. Based on the research results, it can be concluded that an effective guard service is crucial in maintaining security and safety on board a ship.

Keywords: Watchkeeping, Port



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERNYATAAN	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. Landasan Teori	6
B. Kerangka Pikir	26
C. Hipotesis	27
BAB III METODE PENELITIAN	28
A. Jenis Penelitian	28
B. Variabel Penelitian	29
C. Populasi dan Sampel	29

	C. Metode Analisis Data	30
	D. Teknik Analisis Data	31
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	33
	A. Hasil Penelitian	33
	B. Pembahasan	44
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN	50
	A. Simpulan	50
	B. Saran	50
	DAFTAR PUSTAKA	51
	KUISIONER	52
	RIWAYAT HIDUP PENULIS	55

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 3.1 Sampel Responden Wawancara	30
Tabel 4.1 <i>Ship Particular</i> AHTS. UNGARAN	35
Tabel 4.2 <i>Crewlist</i> AHTS. UNGARAN	38
Tabel 4.3 Struktur Organisasi AHTS. UNGARAN	39
Tabel 4.4 Pembagian Tugas Jaga Pelabuhan	42
Tabel 4.5 Komposisi Responden Berdasarkan Jabatan	45
Tabel 4.6 Hasil Data Penelitian	45
Tabel 4.7 Tingkat Pemahaman Perwira dan Jurumudi Jaga Tentang Prosedur Jaga Di Pelabuhan	47

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Pikir	26
Gambar 4.1 Kapal AHTS. UNGARAN	36

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan barang. Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut dapat dilakukan menggunakan berbagai sarana transportasi, sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan melalui darat, udara, maupun melalui laut. Maka sarana angkutan laut untuk proses pendistribusian barang menjadi pilihan utama.

Kapal dipilih sebagai sarana angkutan laut yang utama karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan laut yang lain. Pada dasarnya sarana transportasi laut lebih cenderung mengutamakan penanganan muatan yang lebih efektif dan efisien. Dinas kapal pada umumnya terbagi menjadi 2 (dua) yakni dinas harian dan dinas jaga. Dinas harian merupakan kegiatan atau aktifitas yang dilaksanakan pada jam kerja baik di laut maupun di pelabuhan oleh semua anak buah kapal. Adapun kegiatan yang dilakukan dalam dinas harian adalah administrasi di kapal, pemeliharaan atau yang berlaku. Dalam pelaksanaannya dinas jaga di kapal terbagi menjadi Jaga Laut dan Jaga Pelabuhan. Dinas jaga pelabuhan di kapal dilaksanakan ketika kapal sedang berlabuh jangkar, sandar dermaga atau diikat di buoy, olah gerak untuk berangkat dari pelabuhan maupun tiba di pelabuhan, bongkar muat, dan menerima/menurunkan pandu. Adapun hal-hal yang berkaitan dengan keamanan di area pelabuhan harus sesuai dengan *ISPS Code*

diharuskan sebagai perwira jaga mengetahui tentang pelaksanaan dinas jaga dan pencegahan ancaman guna menciptakan keamanan di kapal.

Dinas jaga pelabuhan harus dilaksanakan dengan maksimal, khususnya pada daerah rawan yang sangat beresiko terjadinya ancaman keamanan. Agar hal tersebut diatas dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan rasa tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para perwira maupun anak buah kapal. Untuk itu setiap perwira khususnya bagian dek harus mengerti tentang aturan-aturan jaga.

Sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan dalam organisasi di atas kapal, semua awak kapal wajib melaksanakan aturan jaga tersebut tanpa terkecuali. Didalam organisasi ini harus mencerminkan suasana yang kondusif yang mampu menunjang terciptanya suasana kerja yang nyaman bagi seluruh awak kapal. Dalam pelaksanaan tugas jaga pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan terutama pada waktu kapal melakukan kegiatan bongkar muat diperlukan kesadaran, kedisiplinan, ketelitian, kewaspadaan, tanggung jawab, serta etos kerja yang tinggi. Hal tersebut harus dilaksanakan oleh seluruh awak kapal khususnya bagian dek agar perusahaan pelayaran tidak mendapat klaim atas kerusakan muatan. Maka tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan sangat penting dan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran maupun aturan internasional.

Sesuai dengan *ISPS Code* aturan tugas jaga pelabuhan harus diterapkan oleh perwira jaga dan dibantu oleh anak buah kapal yang jaga pada jam itu. Hasil analisa *Maritime Safety Comitee* menunjukkan bahwa faktor terbesar yang menyebabkan kerusakan muatan maupun hilangnya barang barang inventaris kapal adalah kesalahan manusia. Kesalahan manusia tidak lain menyangkut manajemen diatas kapal. Salah satu contohnya adalah perwira jaga meninggalkan kewajiban tugas jaganya dan melimpahkan tugas jaganya kepada perwira yang

lainnya. Ada juga anak buah kapal yang lalai pada saat melaksanakan tugas jaga. Akibat yang terjadi adalah overflow muatan. Setiap proses bongkar muat sedang berlangsung pasti ada resiko yang mungkin dapat terjadi. Resiko tersebut harus dapat ditekan sekecil mungkin atau kalau mungkin dihindarkan. Untuk itu haruslah ditunjang dengan pemanfaatan sumber daya manusia yang ada di atas kapal, dimana seluruh personil yang sedang terlibat dengan kegiatan tersebut merupakan personil yang memiliki pemahaman yang cukup akan pelaksanaan kegiatan tersebut dalam hal ini berdinis jaga di pelabuhan.

Hal yang saat ini diangkat oleh penulis sebagaimana yang terjadi pada kapal AHTS Ungaran yang berhubungan dengan tugas jaga pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan PSTB Balikpapan. Dimana pada tanggal 22 Desember 2022 pukul 23:15 terjadi overflow pada saat memuat Drill Water dikarenakan kelalaian awak kapal yang berdinis jaga pada saat itu. Dinis jaga harus dapat dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab, sehingga tidak menimbulkan hal-hal negatif yang berhubungan dengan kerusakan muatan, hilangnya inventaris kapal, maupun keamanan kondisi kapal di dermaga.

Adapun maksud dari pemilihan judul ini adalah untuk meneliti sejauh mana pelaksanaan prosedur dinis jaga di kapal pada saat sandar di pelabuhan. Dan pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan kinerja dari para perwira bagian dek khususnya, maupun seluruh awak kapal pada umumnya. Karena pentingnya usaha peningkatan pengetahuan tentang prosedur kerja di atas kapal itulah maka penulis mengambil judul **“ANALISIS DINIS JAGA DI KAPAL AHTS. UNGARAN PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN PSTBBALIKPAPAN”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian mengenai dinas jaga diatas, tentang sejauh mana pelaksanaan dinas jaga dikapal agar dapat berjalan sesuai dengan prosedur yang ada, maka dengan itu akan diberikan rumusan masalah agar nantinya lebih mudah dan terarah dalam mencari solusi dari permasalahan tersebut. Rumusan masalah dari penelitian ini yaitu: Bagaimana tingkat pengetahuan awak kapal AHTS. Ungaran dalam melaksanakan dinas jaga di kapal pada saat sandar di pelabuhan PSTB Balikpapan?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan skripsi ini yaitu :

1. Untuk meningkatkan tanggung jawab dan loyalitas kerja para awak kapal sehubungan dengan penerapan prosedur dinas jaga pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan.
2. Untuk menambah pengetahuan serta pemahaman perwira maupun anak buah kapal terhadap aturan jaga yang baik dan benar sesuai prosedur yang ada.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan kedepannya dalam proses pembelajaran atau kepada orang yang sedang mencari kepustakaan, penelitian ini dapat membantu dengan memberi tambahan-tambahan fakta mengenai pelaksanaan dinas jaga di kapal pada saat sandar di pelabuhan.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam memperbaiki pelaksanaan dinas jaga yang kurang sesuai dengan prosedur yang ada di atas kapal, sehingga pada akhirnya akan tercipta suasana kerja yang diharapkan oleh semua pihak.

Dapat menambah pengetahuan awak kapal mengenai pentingnya pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan prosedur yang ada agar tercipta suasana kerja yang kondusif sehingga pada akhirnya dapat meningkatkan kinerja semua awak kapal. Sebagai sumbangan bagi para pembaca baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada akhirnya dapat bermanfaat dalam peningkatan dinas jaga di kapal pada saat sandar di pelabuhan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pengertian Dinas Jaga

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2002:1215) pengertian dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan, keamanan melihat dengan cermat atau waspada.

Menurut James, F. (2007:15), Dinas Jaga adalah suatu konsep yang mencakup aktifitas pengawasan dan pengamanan yang dilakukan oleh personel yang ditugaskan untuk melindungi dan menjaga keamanan suatu area atau fasilitas. Mereka bertanggung jawab dalam mencegah, mendeteksi, dan merespon ancaman terhadap keamanan.

Menurut Branch (1995:114), Dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau pelabuhan kontainer atau dermaga kontainer atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.

Menurut Subandrijo, D. (2011:67), pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga navigasi atau tugas jaga dek, harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan jaga navigasi atau jaga dek. Pada waktu kapal sedang berlayar maupun kapal sandar di pelabuhan:

a. Dinas harian

- 1) Dilakukan pada hari-hari kerja sedangkan hari minggu dan hari besar libur.

- 2) Tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

b. Dinas jaga

- 1) Dinas jaga navigasi

Dinas jaga navigasi adalah dinas jaga selama kapal dalam keadaan berlayar, dimana mesin penggerak utama jalan. Secara umum pengaturan tugas jaga navigasi di kapal dilaksanakan sebagai berikut:

- a) Jam 00.00-04.00 Jaga Mualim II
- b) Jam 04.00-08.00 Jaga Mualim I
- c) Jam 08.00-12.00 Jaga Mualim III
- d) Jam 12.00-16.00 Jaga Mualim II
- e) Jam 16.00-20.00 Jaga Mualim I
- f) Jam 20.00-00.00 Jaga Mualim III

- 2) Dinas jaga pelabuhan

Dinas jaga pelabuhan adalah dinas jaga pada saat kapal berada di pelabuhan. Pada saat kapal yang sandar dengan aman sesuai situasi-situasi normal di pelabuhan, Nakhoda harus mengatur agar tugas jaga yang memadai dan efektif tetap dijalankan untuk tujuan keselamatan. Persyaratan-persyaratan mungkin diperlukan untuk jenis-jenis khusus sistem penggerak kapal atau peralatan bantu, untuk membawa muatan berbahaya, beracun atau mudah terbakar, atau jenis-jenis khusus muatan lain. Petugas jaga di pelabuhan terdiri dari: perwira jaga dibantu oleh juru mudi dan kelasi. Tugas jaga di pelabuhan dilaksanakan pada saat:

- a) Kapal sedang berlabuh jangkar.

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

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

2. Tugas dan Tanggung Jawab

a. Nahkoda

- 1) Nahkoda mempunyai kekuasaan mutlak diatas kapal baik pada pengoperasian kapal di laut dan di pelabuhan, berdasarkan Undang-undang terhadap semua orang yang berada di kapal.
- 2) Nahkoda mempunyai tanggung jawab serta wewenang penuh secara keseluruhan dalam penerapan, pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kapal (*ISM Code*).
- 3) Nahkoda bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, personil di kapal dan untuk mencegah polusi menurut standar yang diisyaratkan oleh perusahaan dan kode internasional, manajemen keselamatan untuk operasi kapal yang aman, kelaikan laut, efisiensi dan pengoperasian kapal secara ekonomis.
- 4) Melaksanakan kebijakan perusahaan dalam bidang keselamatan dan lingkungan hidup, motivasi awak kapal agar selalu memperhatikan dan mematuhi ketaatan manajemen keselamatan sesuai dengan prosedur secara jelas dan mudah di pahami.

- 5) Memeriksa dan memastikan agar persyaratan yang di tentukan dalam system menejemen keselamatan diperhatikan dan dijalankan serta melaporkan kekurangan kepada DPA.
- 6) Memeriksa prosedur perusahaan dengan tugas pada saat terjadi polusi atau kerusakan struktur pada pihak ketiga atau struktur kapal.
- 7) Mengelola awak kapal sesuai dengan prosedur persyaratan, memastikan laporan penelitian penilaian yang bersifat rahasia dari semua officer dan rating telah dilengkapi sesuai dengan prosedur perusahaan.
- 8) Mengadakan *familiarization*, terhadap semua awak kapal, membuat inspeksi harian pada semua bagian kapal dengan perhatian khusus pada daerah umum, ruang permesinan, kabin *officer* dan rating, perbekalan makanan Gudang dan dapur, untuk memastikan standar kebersihan kesehatan tetap terpelihara.
- 9) Memberikan bantuan kepada kapal lain yang mengalami kerusakan sesuai dengan persyaratan internasional, bantuan yang telah diberikan secepatnya kepada operational director perusahaan.
- 10) Melaksanakan pekerjaan lainnya yang wajar dan mungkin di butuhkan oleh perusahaan.
- 11) Memberikan perintah yang tepat, jelas, dan sederhana
- 12) Memotivasi atau menganjurkan awak kapal untuk mentaati kebijakan-kebijakan yang ada.
- 13) Nakdoda sebagai penguasa utama diatas kapal. Bertanggung jawab kepada perusahaan untuk keselamatan dan efisiensi dari operasi kapal.
- 14) Nahkoda harus menjamin bahwa perundang-undangan dan peraturan dari pemerintah, internasional, lokal akan

ditaati sepenuhnya. Nahkoda mempertahankan komunikasi yang efektif dan hubungan kerja yang baik antara awak kapal, pegawai, pemilik perusahaan dan orang-orang yang memiliki kepentingan yang tepat dalam bidangnya.

b. Mualim

1) Mualim I

Mualim I adalah kepala departemen dek sebagai perwira pengganti apabila nahkoda berhalangan dan bertindak sebagai pengawas langsung setiap pekerjaan di bagian dek yang sifatnya berbahaya. Mualim I bertanggung jawab kepada nahkoda meliputi :

- a) Mewakili bila nahkoda tidak ditempat, sebagai perwira eksekutif, dia akan memegang komando apabila Nahkoda dalam keadaan darurat atau tidak mampu.
- b) Mendisiplinkan atau menertibkan kapal.
- c) Pemeliharaan dan kerapian dari lambung, dek, bangunan atas, palka, tangka-tangki, dll.
- d) Bertanggung jawab terhadap stabilitas kapal.
- e) Menyelenggarakan tugas jaga navigasi.
- f) Mengontrol dan memperbaharui semua publikasi navigasi.
- g) Memastikan bahwa semua peta perjalanan dan peta peta daerah kemungkinan pelayaran telah ada di atas kapal, serta telah dikoreksi sesuai dengan BPI atau peringatan navigasi.
- h) Memastikan bahwa semua alat navigasi, lampu-lampu dan isyarat telah dicoba dan berfungsi dengan baik, termasuk gyro dan magnit kompas, radar, *Echo sounder*, *autopilot* dan lainnya.

- i) Memastikan bahwa semua pencegahan polusi telah dilaksanakan.
- j) Administrasi, pengawasan pengoperasian yang aman dan ekonomis di dek departemen, pemeliharaan semua ruangan dan perlengkapan di bawah tanggung jawabnya, ketetapan waktu dalam mempersiapkan semua ruangan serta mengadakan pencatatan secara teliti dengan benar.
- k) Menyelenggarakan buku harian dek, buku olah gerak, buku catatan minyak dan catatan lainnya yang ada kaitannya dengan departemen dek dengan baik dan benar.
- l) Memeriksa dan mengawasi kesiapan bongkar muat muatan
- m) Pemeliharaan dari semua perlengkapan keselamatan, keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran.
- n) Sebagai perwira pencegah kecelakaan, berkerja sama dengan masinis II untuk menjamin kondisi kerja yang aman diatas kapal dan mengawasi semua tingkat pekerjaan khususnya yang berhubungan dengan kegiatan di deck agar dilaksanakan dengan aman sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik.
- o) Melaksanakan inspeksi yang dianggap perlu atau yang diperintahkan oleh Nahkoda.
- p) Mengawasi pelatihan kadet dek.
- q) Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan penanganan pada secoki penolong dan perlengkapannya.
 - (1) Mualim I mempersiapkan kapal berlayar. Sebelum pemberangkatan kapal dari pelabuhan, mualim I harus menjamin bahwa anak buah

kapal departemen dek sudah lengkap, barang-barang dan perlengkapan cukup untuk pelayaran yang di rencanakan, serta mengadakan keamanan siap berlayar semuya kapal menjadi tanggung jawab departemen dek, terutama memberikan perhatian khusus terhadap keseimbangan kapal atau stabilitas kapal, penutupan kedap air, persediaan air tawar yang cukup untuk pelayaran yang di maksud.

(2) Muallim I saat perbaikan kapal.

Membuat laporan kepada menejer armada tentang kerusakan yang terjadi diatas kapal dan meminta petunjuk tentang kerusakan yang terjadi diatas kapal dan meminta petunjuk tentang cara perbaikan yang harus dilaksanakan. Membuat rencana kerja selama kapal dalam perbaikan dengan persetujuan / petunjuk port engineer. Mengawasi dan membuat laporan perkembangan selama kapal dalam perbaikan.

b. Muallim II

Muallim II bertanggung jawab kepada nahkoda mengenai hasil kerja dan Tindakan yang seharusnya sebagai seorang muallim jaga dan perwira navigasi, bilamana bertugas menangani muatan atau ballast.

Muallim II bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut:

- 1) Melaksanakan tugas jaga berlayar dan pelabuhan.
- 2) Mempersiapkan perencanaan pelayaran sesuai petuari nahkoda.

- 3) Menarik garis Haluan di peta berdasarkan petunjuk dan persetujuan dari nahkoda.
- 4) Memeriksa tersedianya peta-peta dengan koreksi terakhir dan buku-buku navigasi untuk keperluan pelayaran yang di rencanakan dan melakukan koreksi sesuai dengan informasi terakhir yang ada diatas kapal.
- 5) Menentukan posisi kapal tengah hari dan menyiapkan laporan posisi tengah hari.
- 6) Membantu mualim 1 yang berhubungan dengan pemeliharaan perlengkapan dek.
- 7) Menyimpan, mengontrol, dan memperbaharui semua publikasi navigasi.
- 8) Membantu mualim 1 dalam menjamin bahwa peralatan navigasi dipelihara dengan tepat.
- 9) Dibawah pengawasan nahkoda, bertindak sebagai perwira keamanan kapal.
- 10) Merawat dan memelihara semua peralatan dan perlengkapan navigasi serta menyiapkan semua laporan dan pencatatan yang terkait termasuk (jika ada)
 - a) *Gyro compass* dan perlengkapannya, *magnetic compass* dan perlengkapannya.
 - b) Radar dan perlengkapannya termasuk perangkat ARPA
 - c) *Decca navigator, satellite navigator, global positioning system (GPS)*
 - d) *Chronometer* dan jam kapal, barometer dan semua alat meteorologi.
 - e) *Echo Sounder, speed log, sextant* dan azimuth, lampu-lampu navigasi.
 - f) Perencanaan *facsimile* cuaca, perlengkapan *navtex*.
 - g) Perlengkapan pemeriksaan kesehatan.

c. Bosun

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

- 1) Pengaturan dan pelaksanaan pemeliharaan rutin dek, pengawasan kerja harian jurumudi.
- 2) Pengaturan tugas jurumudi dalam rangka pengaturan bongkar muat, sandar dipelabuhan, berlabuh jangkar dan mengevaluasi hasil kerja mereka.
- 3) Siaga haluan pada saat olah gerak dan menyiapkan jangkar pada saat *let go* atau *heave up*
- 4) Mencatat atau melaporkan semua pelaksanaan kerjanya kepada mualim I
- 5) Menjaga agar persediaan cat dan perlengkapan dek di gudang selalu cukup dan melaporkan kepada mualim 1.

d. Jurumudi

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

- 1) Pada saat kapal berlayar, berjaga di anjungan, melaksanakan jaga dan menangani kemudi kapal.
- 2) Menyiapkan bendera-bendera, alat-alat pemadam di dek dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh mualim I atau mualim jaga.
- 3) Memelihara dan menjaga kebersihan anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya.
- 4) Melaksanakan kerja harian perawatan bagian dek kapal.
- 5) Membantu pelaksanaan bongkar muat di dek.
- 6) Melakukan *sounding* tanki-tanki air tawar dan air ballast diseluruh kapal serta pencatatan yang di lakukan di dalam buku *Log Sounding*.

- 7) Pelumasan semua mesin-mesin dek, alat angkat, towing, dan lainnya.
- 8) Mengamankan tali tambat dan tali pengikat muatan agar tidak terjadi pergeseran.
- 9) Pengoperasian dari jangkar dan mesin jangkar bila kapal berlabuh.
- 10) Kebersihan dari kapal.
- 11) Menjaga agar persediaan cat di gudang selalu cukup.
- 12) Melakukan patroli kebakaran dan tangga kapal, bila kapal sandar di pelabuhan.

Menurut Sulistijo (2002:63), Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah:

- a. Pemerintah-pemerintah harus mengarahkan perhatian perusahaan-perusahaan, Nakhoda, Kepala Kamar Mesin dan seluruh petugas jaga pada persyaratan-persyaratan, prinsip-prinsip dan pedoman-pedoman yang ada di dalam kode STCW yang harus dicermati guna menjamin agar suatu tugas jaga yang terus menerus, sesuai dengan situasi-situasi dan kondisi-kondisi yang ada akan tetap terpelihara sepanjang waktu di semua kapal yang sedang berlayar.
- b. Pemerintah-pemerintah harus meminta Nakhoda setiap kapal untuk menjamin bahwa pengaturan tugas jaga tetap memadai guna memelihara suatu tugas jaga yang aman dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi yang ada, dan bahwa dibawah pengarahannya maka:
 - 1) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan sedang harus berada di anjungan atau di

suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di kamar peta atau ruang bridge control.

- 2) Operator-operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.
- 3) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana ditegaskan dalam Kode STCW dan di bawah pengarahan Kepala Kamar Mesin, harus segera ada di tempat dan ada dalam jangkauan untuk menangani ruangan-ruangan mesin, dan jika diperlukan harus berada di ruangan mesin selama periode-periode tanggung jawabnya.
- 4) Suatu tugas jaga yang memadai dan efektif dipelihara guna tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang sandar dan jika kapal yang bersangkutan membawa muatan yang berbahaya, maka pengaturan tugas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya tentang sifat, kualitas, kemasan dan penyimpanan muatan berbahaya yang bersangkutan dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya setiap kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal maupun di darat.

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga di pelabuhan (*Watchkeeping on the port*), mualim jaga diharuskan untuk selalu berada dikapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi atau panjarwala secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.

- b. Menjalankan perintah Nakhoda antara lain: *standing orders*, nakhoda, peraturan perusahaan dan lain-lain.
- c. Menjalankan peraturan / ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, ikut membantu mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan bandar.
- d. Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada bagian-bagian kapal.
- e. Memperhatikan pasang surut air pelabuhan.
- f. Memperhatikan tangga, tros-tros, serta memasang rat guard pada tali kepil.
- g. Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik kekapal.
- h. Membaca draft dan mencatat *ship's condition*.
- i. Mencegah polusi air maupun udara.
- j. Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.

Perlindungan lingkungan laut:

- e. Setiap anggota tugas jaga harus memahami dan menyadari sepenuhnya, akibat yang timbul apabila terjadi pencemaran.
- f. Untuk itu harus mengambil setiap tindakan pencegahan terhadap terjadinya pencemaran.
- g. Tindakan pencegahan mengacu pada peraturan-peraturan internasional dan peraturan nasional / setempat yang berlaku.

Dari beberapa tugas dan tanggung jawab perwira jaga diatas, dapat di definisikan bahwa tugas dan tanggung jawab perwira jaga yaitu:

1. Membaca *stowage plan* muatan yang dimuat dan dibongkar, memperhatikan azas-azas pemuatan dan membuat *ship condition*.
2. Mengontrol bekerjanya peralatan muat bongkar seperti blok, segel, ganco, tali muat.

3. Meronda keliling palka sehubungan dengan stowage, pencurian lashing, tally, maupun pemasangan alat-alat keselamatan seperti jala-jala / separasi dan lain-lain.

3. Dokumen Kapal

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

Menurut Suwiyadi (1999:41), mengenai dokumen-dokumen pengapalan (*Shipping Documents*). Dokumen-dokumen yang dipergunakan dalam proses pengapalan barang ke negara lain dinamakan dokumen pengapalan yang mempunyai fungsi-fungsi sebagai berikut:

- a) Melindungi muatan mulai sejak dipersiapkan untuk dimuat ke dalam kapal di pelabuhan pemuatannya, sampai muatan itu diserahkan kepada pemiliknya.
- b) Menyatakan hak milik atas barang yang diangkut oleh kapal serta hak-hak lain yang timbul sebagai akibat dari pengangkutan itu.

Maka jelaslah bahwa dokumen pengapalan merupakan dokumen yang mempunyai nilai perdagangan. Dokumen-dokumen yang dapat diperdagangkan tersebut terdiri dari:

- a) Faktur dagang (*Commercial Invoice*) dan *Packing List*.
- b) Konosmene (*Bill of Lading*).
- c) Polis asuransi laut (*Marine Insurance Policy*).

Selain dokumen-dokumen pengapalan muatan yang diperlukan dalam hubungan antara si pengirim dan si penerima muatan, ada juga dokumen-dokumen muatan kapal yaitu dokumen-dokumen yang harus dibuat dalam penyelenggaraan pengangkutannya sebagai bukti otentik mengenai status dan

kondisi muatan. Jenis-jenis dokumen tersebut adalah sebagai berikut.

a) *Shipping Order*, disebut juga *Shipping Instruction*

Adalah dokumen yang menjadi sumber dari semua jenis dokumen muatan kapal niaga. Dalam muatan tertentu dari pengiriman menyatakan kehendaknya untuk mengapalkan muatan tertentu dari pelabuhan pemuatan tertentu dan ditujukan ke pelabuhan tujuan tertentu dengan menggunakan kapal tertentu.

b) Resi Gudang

Yaitu surat tanda terima muatan yang dikeluarkan oleh kepala gudang yang menerima muatan tersebut dari *shipper*. Biasanya *shipper* menyerahkan muatan yang akan dikapalkan itu satu dua hari sebelum kedatangan kapal yang bersangkutan di pelabuhan pemuatan untuk melakukan pemuatan.

c) *Bill of Lading*

Yaitu surat perjanjian pengangkutan antara pengangkut dengan pengirim muatan.

d) *Manifest*

Yaitu faktor muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan dan akan dibongkar di pelabuhan tujuan masing-masing. Ada 2 (dua) jenis *manifest*.

(1) *Cargo Manifest*

Diperlukan oleh unit-unit organisasi perusahaan pelayaran yang melayani muatan yaitu untuk persiapan penyusunan DC, pemberitahuan umum kepada Bea dan Cukai. Oleh karena itu dalam *Cargo Manifest* ini tidak diperlukan informasi mengenai uang tambang.

(2) *Freight Manifest*

Diperlukan oleh unit organisasi yang berkaitan dengan keuangan.

4. Kerja Sama dan Kinerja Tugas Jaga

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

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

- a. Beban kerja yang harus dipikul.
- b. Jenis pekerjaan yang beraneka ragam.
- c. Berbagai spesialisasi yang diperlukan.

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

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

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

aneka ragam spesialisasi yang harus terdapat dalam organisasi-organisasi modern.

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

Menurut Moreby (2009:13), ada 5 (lima) pokok-pokok kinerja terhadap suatu pekerjaan.

a. Minat terhadap pekerjaan

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

b. Tepat waktu

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

c. Ketepatan kerja

Mempunyai kinerja yang baik berarti pula telah mengusahakan suatu pekerjaan yang tepat baik hasil maupun kegunaannya.

Ia tidak akan membuang-buang tenaganya hanya untuk pekerjaan yang tidak jelas tujuan serta kegunaannya. Ia mengusahakan agar apa yang telah ia kerjakan tersebut berdaya guna dan tepat sasaran.

d. Melakukan fungsinya dengan baik

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

e. Melakukan pekerjaan dengan memuaskan

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

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

Pendidikan merupakan tugas untuk meningkatkan pengetahuan, pengertian atau sikap tenaga kerja, sehingga mereka dapat lebih baik menyesuaikan dengan lingkungan kerja mereka. Pendidikan dapat didefinisikan sebagai proses dimana seseorang dimungkinkan untuk berurusan secara lebih berhasil dengan lingkungan tempat bekerja. Pendidikan ini termasuk memperoleh pengetahuan dan pengalaman serta perkembangan pribadi masing-masing individu. Definisi ini merupakan definisi

yang sangat luas dan mencakup keseluruhan serta menunjukkan bahwa pendidikan tidak boleh dibayangkan sebagai sesuatu yang berhenti saat seseorang meninggalkan sekolah atau sekolah tinggi. Pendidikan adalah proses seumur hidup yang berkesinambungan. Sedangkan latihan adalah merupakan suatu proses aplikasi, terutama terhadap peningkatan kecakapan, dan karena itulah diperlukan untuk mempelajari bagaimana caranya melaksanakan tugas dan suatu pekerjaan itu.

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

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

- a. "Kami kuat dalam ide-ide tetapi lemah dalam pelaksanaan."
- b. "Kami tidak terkoordinir sebagaimana mestinya."
- c. "Kami kuat pada sisi kontrol pekerjaan, tetapi belum cukup baik dalam penyesuaian dengan perubahan."
- d. "Kami perlu lebih memahami satu sama lain."
- e. "Kami membutuhkan dukungan yang lebih baik untuk orang-orang lapangan kami."
- f. "Kami perlu melibatkan orang-orang lebih banyak dalam keputusan-keputusan."

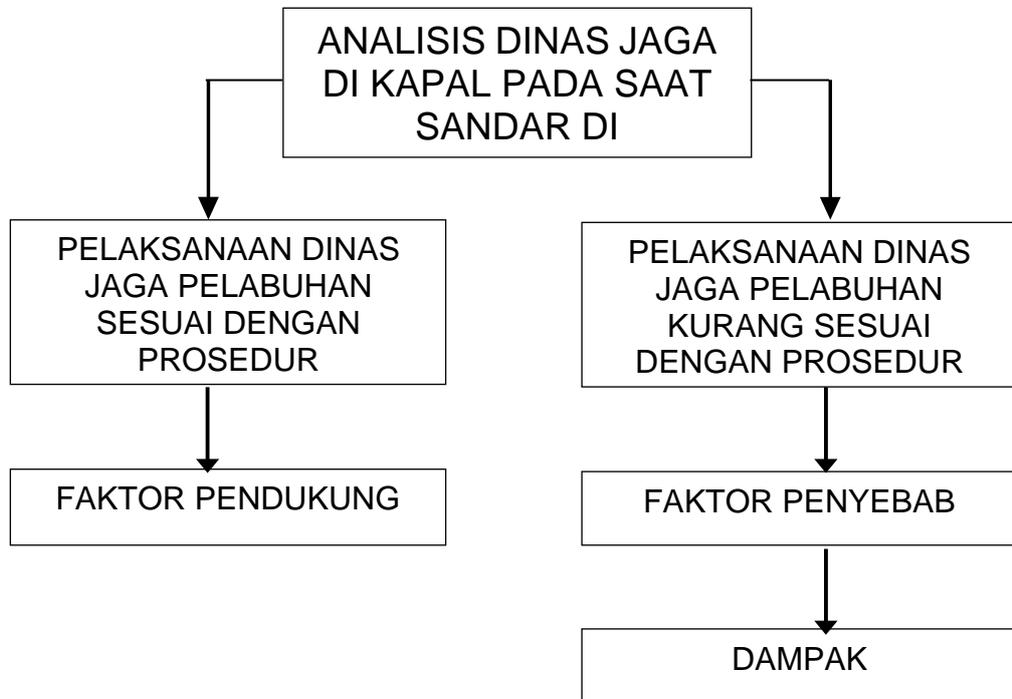
Secara berangsur-angsur suatu gambaran mulai muncul bahwa apa-apa yang dirasakan oleh para manajer itu merupakan fungsi-fungsi yang esensial untuk *teamwork* (kerjasama). Mereka menekankan perlunya semua *all-round skills* dan regu-regu yang dapat fleksibel untuk menghadapi situasi-situasi yang berubah.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

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

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

B. Kerangka Pikir

Gambar 2.1. Kerangka Pikir



C. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang terdapat pada Bab 1, maka Hipotesis yang diambil yaitu diduga pelaksanaan dinas jaga di atas kapal pada saat sandar di pelabuhan belum sepenuhnya sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan.

Beberapa faktor yang mungkin mendukung hipotesis ini antara lain yaitu :

1. Faktor Manusia

Kesalahan manusia, seperti kelalaian atau kurangnya pemahaman, mungkin terjadi saat menjalankan tugas dinas jaga di kapal. Kru kapal dapat mengabaikan prosedur yang telah ditetapkan atau melakukan improvisasi yang tidak sesuai dengan prosedur yang ada.

2. Kurangnya pelatihan

Kru kapal mungkin tidak mendapatkan pelatihan yang memadai tentang tugas dan tanggung jawab serta prosedur dinas jaga di kapal pada saat sandar di pelabuhan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis yaitu kualitatif. Kualitatif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk variable berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik lisan maupun secara tulisan. Data dalam bentuk tulisan ini diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap perwira dan anak buah kapal.

Menurut Sutopo A. (2010:01) Data kualitatif adalah tangkapan atas perkataan subjek penelitian dalam bahasanya sendiri. Pengalaman orang diterangkan secara mendalam, menurut makna kehidupan, pengalaman dan interaksi sosial dari subjek penelitian sendiri. Dengan demikian, peneliti dapat memahami masyarakat menurut pengertian mereka sendiri. Hal ini berbeda dengan penelitian kuantitatif yang membakukan pengalaman responden ke dalam kategori-kategori baku peneliti sendiri.

Menurut Arief A. (2010:01) Data kualitatif bersifat mendalam dan perinci, sehingga data kualitatif bersifat panjang lebar. Akibat analisis data kualitatif bersifat spesifik, terutama untuk meringkas data dan menyatukannya dalam suatu alur analisis yang mudah dipahami pihak lain. Sifat data ini berbeda dari data kuantitatif yang relative lebih sistematis terbakukan dan muda disajikan dalam format ringkas.

Menurut Agusta, I. (2003:27) teknik pengumpulan dan analisis data "Data kualitatif adalah data mentah dari dunia empiris. Data kualitatif itu berwujud uraian terinci, kutipan langsung, dan dokumen kasus. Data ini dikumpulkan sebagai cerita terbuka (*open-ended narrative*), tanpa mencocokkan suatu gejala dan katefori baku yang telah ditetapkan sebelumnya, sebagaimana jawaban pertanyaan dalam kuisisioner".

B. Variabel penelitian

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

1. Variabel bebas (*Independent variable*)

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

- a. Pelaksanaan kegiatan dinas jaga pada saat kapal sandar dipelabuhan tidak sesuai dengan prosedur yang ada.
- b. Perwira dan anak buah kapal kurang memahami tentang prosedur dinas jaga di kapal.

2. Variabel terikat (*Dependent variable*)

Adapun yang terikat dalam penelitian ini “pemahaman dan pengetahuan atas tanggung jawab dari perwira dan anak buah kapal terhadap prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan” dengan indikator :

- a. Memberikan wawancara kepada perwira dan anak buah kapal yang melaksanakan dinas jaga mengenai pelaksanaan prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di Pelabuhan dengan tujuan mengetahui pemahaman dan pengetahuan dari perwira dan anak buah kapal jaga diatas kapal.
- b. Melakukan analisis data-data dari hasil wawancara dalam bentuk persentase untuk mengetahui sejauh mana pemahaman perwira dan anak buah kapal dalam pelaksanaan prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi penelitian

Menurut Sugiyono (2019:126), populasi adalah suatu wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh penelitian

untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Adapun jumlah populasi dalam penelitian ini adalah semua kru di kapal AHTS. Ungaran yang berjumlah 16 orang.

2. Sampel penelitian

Menurut Sugiyono (2019:127), sampel adalah Sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Dalam hal ini ada 6 orang kru kapal sebagai sampel, yaitu :

- a. Mualim I (*Chief officer*)
- b. Mualim II (*Second Officer*)
- c. Jurumudi 1 (A/B 1)
- d. Jurumudi 2 (A/B 2)
- e. Jurumudi 3 (A/B 3)
- f. Jurumudi 4 (A/B 4)

Tabel 3.1. Sampel Responden Wawancara

No.	Nama	Jabatan	Ijazah
1.	Pitra Punarbhawa	Mualim 1	ANT-II
2.	Supriadi	Mualim 2	ANT-II
3.	Subiyanto	Jurumudi 1	ANT-D
4.	Ferianto Samuel L.	Jurumudi 2	ANT-D
5.	Lasuri	Jurumudi 3	ANT-D
6.	Miftakhudin	Jurumudi 4	ANT-D

Sumber : AHTS.Ungaran, 2023

D. Metode Analisis Data

Pengumpulan data ini dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat dan nyata. Untuk memperoleh data-data tersebut penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain :

1. Metode Observasi

Teknik pengumpulan data dengan mengadakan observasi langsung ke objek penelitian yaitu melaksanakan prala (praktek laut) selama 12 bulan diatas kapal AHTS. Ungaran, sehingga data-data yang dikumpulkan sesuai dengan kenyataan yang ada pada saat penelitian berlangsung. Dengan demikian akan didapatkan data yang diyakini kebenarannya, observasi yang dijalankan penelitian ini dilakukan dengan 2 cara.

a. Metode Wawancara

Metode wawancara merupakan proses tanya jawab secara lisan yang dilakukan seseorang saling berhubungan dan saling menerima serta memberi informasi. Wawancara sebagai alat pengumpulan data menghendaki adanya komunikasi antara peneliti dengan sasaran penelitian. Dalam hal ini penulis memberikan wawancara kepada muallim 1, muallim 2 dan jurumudi.

b. Metode Observasi

Yaitu dengan cara melakukan pengamatan secara langsung.

2. Tinjauan kepustakaan

Metode ini merupakan metode yang digunakan penulis dengan membaca buku-buku referensi yang ada kaitannya dengan judul skripsi ini agar dalam meberikan uraian dan penjelasan dapat lebih terarah. Hal ini bermaksud untuk mendapatkan informasi yang lebih akurat sehubungan dengan judul skripsi penelitian.

E. Teknik Analisis Data

Penyajian dalam penulisan ini menggunakan metode analisis deskriptif, yaitu penulisan yang berisikan paparan dan uraian suatu objek permasalahan yang timbul pada saat tertentu. Metode ini digunakan dengan tujuan untuk memberikan informasi mengenai pemahaman kru kapal dalam melaksanakan dinas jaga di pelabuhan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Perusahaan

PT. Baruna Raya Logistics adalah perusahaan dengan riwayat panjang. Didirikan pada 1974 sebagai perusahaan investasi asing yang mengalami perubahan total sebagai perusahaan lokal di 1984. PT. Baruna Raya Logistics saat ini memiliki total 20 armada, masing-masing dengan spesifikasi dan fungsi yang memenuhi kebutuhan perusahaan minyak dan gas. Hal ini seiringan dengan spesialisasi bisnis PT. Baruna Raya Logistics dalam transportasi dan logistik untuk perusahaan minyak dan gas.

Terdapat tiga jenis kapal yang dikelola PT. Baruna Raya Logistics, yakni *Crew Boat*, kapal penumpang yang digunakan untuk penggantian kru dan transportasi dari rig ke rig; *Utility/Supply Vessel*, untuk mengantarkan perlengkapan pengeboran dan kebutuhan dari rig; AHTS & AHT, digunakan untuk mengantarkan peralatan produksi dan eksplorasi untuk mengangkut air segar, bahan bakar, zat kimia, dan lumpur, serta kebutuhan rig. Kapal yang terakhir ini juga berfungsi sebagai kapal pemadam kebakaran. Tidak seperti perusahaan logistik kelautan yang menyediakan rute dari pelabuhan dan pelabuhan, armada PT. Baruna Raya Logistics juga merupakan kapal pekerja yang membawa peralatan dan penumpang dari pelabuhan ke rig, rig ke rig, atau rig ke pelabuhan. PT. Baruna Raya Logistics memiliki daya dorong untuk mempertahankan dan meningkatkan kualitas pelayanan pelayaran lepas pantai dalam menghadapi pasar perdagangan bebas. Diakui sebagai salah satu pemimpin pasar dan Perusahaan Jasa Kelautan lepas pantai yang paling berpengalaman dalam industri kapal pendukung lepas pantai, layanan utamanya meliputi dukungan

logistik untuk eksplorasi lepas pantai, pengeboran, konstruksi, produksi, dan kegiatan lain yang terkait dengan penanganan lepas pantai yang mendukung ladang minyak utama Indonesia.

PT. Baruna Raya Logistics memiliki visi untuk diakui sebagai perusahaan pelayaran energi terkemuka di Indonesia dan memiliki misi antara lain yaitu toleransi nol terhadap kesehatan, keselamatan dan lingkungan dan dikenal sebagai pemimpin dalam mempromosikan HSE di industry, memberikan layanan berkualitas tinggi dan unik dengan harga kompetitif kepada pelanggan pengiriman energi hulu dan hilir, merekrut talenta terbaik dan mengembangkannya menjadi talenta yang berharga di industry, berkomitmen penuh dalam penerapan *Good Corporate Governance (GCG)*, meningkatkan nilai pemegang saham yang stabil dan berkelanjutan.

Kantor pusat PT. Baruna Raya Logistics beralamatkan di Jl. Melati No.37, RW.12, Kelurahan Rawabadak Utara, Kecamatan Koja, Jakarta Utara, DKI Jakarta 14230. PT. Baruna Raya Logistics juga memiliki kantor cabang yang beralamatkan di Komplek Centra Bizpark 2. Jl. Syafrudin Yoes, Blok HRM No.6-7. Seppinggan Baru, Balikpapan, Kalimantan Timur 76114.

2. Kapal AHTS. Ungaran

AHTS. Ungaran adalah salah satu kapal dari armada yang dioperasikan PT. Baruna Raya Logistics yang beroperasi di Balikpapan dengan pencharter Pertamina Hulu Mahakam (PHM). Berikut diuraikan mengenai data-data kapal tempat penulis mengadakan penelitian :

Tabel 4.1. *Ship Particular* AHTS. Ungaran

Nama Kapal	UNGARAN
Type	AHTS
Call Sign	JZIO
IMO Number	9655705
MMSI Number	525019646
Flag State	Indonesia
Port of Registry	Jakarta
Ship Owner	PT. Baruna Raya Logistics
Official Number	811320009-S
Ship Builder	Fujian Southeast Shipyard, P.R. China
Classification	ABS + BKI
Main Engine HP	2 x 2575 BHP 2 Caterpillar 3516C/1920 KW/1600 rpm
Auxiliaries Engine	383 x 2 Kw
Gross Tonnage	1727 t
Net Tonnage	518 t
LOA	59,85 m
LWL	56,60 m
LBP	52,80 m
Breadth Moulded	14,95 m
Depth Moulded	6,10 m
Draft	4,75 m
Maximum Speed	12,5 knots
Deck Space	26,5 m x 12,4 m

Sumber : AHTS. UNGARAN, 2023

Gambar 4.1. Kapal AHTS. Ungaran



Sumber : AHTS. Ungaran, 2023

Berdasarkan rumusan masalah tentang apakah pelaksanaan dinas jaga di kapal pada saat sandar di pelabuhan telah sesuai dengan tugas dan tanggung jawab serta prosedur jaga yang ada di atas kapal, maka agar pelaksanaan tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan memadai dan efektif di pelihara guna tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang sandar dengan segala keadaan, situasi, kondisi dimana kapal itu berada maka pengaturan tugas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya terhadap pelaksanaan yang efektif sesuai dengan prosedur keselamatan dan keamanan kapal dan pengaturan penjagaan.

Tugas jaga di pelabuhan secara umum adalah setiap kapal yang sandar dengan aman sesuai situasi-situasi normal di pelabuhan, nahkoda harus mengatur agar tugas jaga yang memadai dan efektif tepat dijalankan untuk tujuan keselamatan dan keamanan kapal. Persyaratan-persyaratan mungkin diperlukan untuk jenis-jenis khusus system penggerak kapal atau peralatan bantu, untuk kapal-kapal yang membawa muatan berbahaya, beracun atau mudah terbakar, atau jenis-jenis khusus muatan lain.

Pelaksanaan tugas jaga yang baik adalah tugas jaga yang dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang ada yang menyangkut tentang keamanan (*security*) dan keselamatan (*safety*) kapal maupun

awak kapal yang dapat berpatokan terhadap *ship security plan* dan *safety management system* dan juga agar terwujudnya suatu tanggung jawab yang baik yang melindungi kapal. Akibat kurangnya pemahaman perwira dan jurumudi jaga terhadap prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan yaitu Perwira dan jurumudi jaga lalai dalam melaksanakan tugas jaga sehingga mengakibatkan overflow muatan pada saat melakukan pemuatan di jetty PSTB Balikpapan.

Menurut hasil penelitian dan fakta yang terjadi pada saat melaksanakan tugas jaga di pelabuhan, faktor-faktor yang dapat mengakibatkan kelalaian seorang perwira dan jurumudi pada saat melaksanakan tugas jaga di pelabuhan ialah :

1. Kurangnya rasa tanggung jawab para perwira dan jurumudi jaga selama melaksanakan tugas jaga di pelabuhan.
2. Kurangnya pengetahuan dan pemahaman tentang prosedur jaga di kapal.
3. Kurangnya koordinasi dan komunikasi antara perwira dan jurumudi jaga.

Adapun penulis juga akan menambahkan daftar awak kapal (*Crew List*) yang berjumlah 16 (enam belas) orang. Awak kapal tersebut terdiri dari 1 (satu) orang Master, 2 (dua) orang *Officer*, 3 (tiga) orang *Engineer*, 1 (satu) orang *Boatswain*, 4 (empat) orang Jurumudi, 2 (dua) orang *Oiler*, 1 (satu) orang Koki (*Chief Cook*), dan 2 (dua) orang kadet yaitu kadet dek dan kadet mesin.

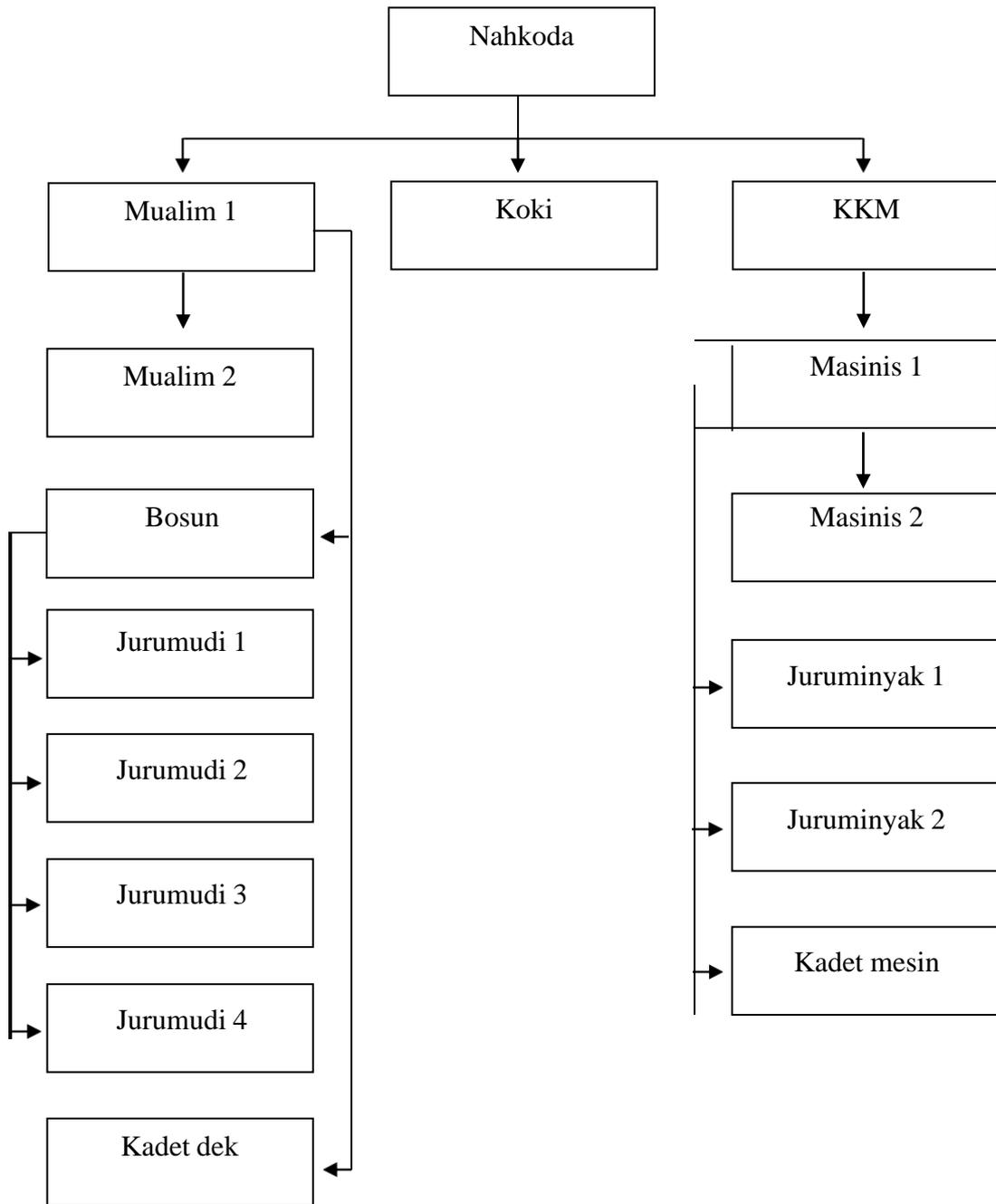
Tabel 4.2. *Crewlist* AHTS. UNGARAN

No	NAMA	JABATAN	NEGARA
1	Ade Kusmana	Nahkoda	Indonesia
2	Pitra Punarbhawa	Mualim 1	Indonesia
3	Supriadi	Mualim 2	Indonesia
4	Arief Poernama	KKM	Indonesia
5	Irpan Friyanto	Masinis 2	Indonesia
6	Tomy Destanto	Masinis 3	Indonesia
7	Pariyanto	Bosun	Indonesia
8	Subiyanto	Jurumudi 1	Indonesia
9	Ferianto Samuel L.	Jurumudi 2	Indonesia
10	Lasuri	Jurumudi 3	Indonesia
11	Miftakhudin	Jurumudi 4	Indonesia
12	Mashyur	Juruminyak 1	Indonesia
13	Muhammad Sigit	Juruminyak 2	Indonesia
14	Robiyanto	Koki	Indonesia
15	Raihan Kurniawan	Kadet Dek	Indonesia
16	Eugenio Willyam	Kadet Mesin	Indonesia

Sumber : AHTS. UNGARAN, 2023

Sehubungan dengan masalah diatas, peneliti melakukan penelitian terhadap kru kapal yang melaksanakan tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan, Adapun struktur organisasi tugas dan tanggung jawab dalam pelaksanaan dinas jaga diatas kapal AHTS. UNGARAN sebagai berikut :

Table 4.3. Struktur Organisasi AHTS. UNGARAN



Sumber : AHTS. UNGARAN, 2023

1. Perencanaan Tugas Jaga

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

- a. Nakhoda
- b. KKM
- c. Koki

Sedangkan awak kapal yang terlibat dalam pelaksanaan tugas jaga tersebut adalah :

a. Bagian Dek

- 1) Mualim 1
- 2) Mualim 2
- 3) Bosun
- 4) Semua Jurumudi dan kadet dek

b. Bagian Mesin

- 1) Masinis 1
- 2) Masinis 2
- 3) Semua Juruminyak dan kadet mesin.

2. Pengoperasian Tugas Jaga

Daftar jaga tersebut diletakkan di papan pengumuman yang mudah dibaca oleh semua awak kapal, terutama di *messroom* dan lorong-lorong di dalam akomodasi kapal. Pada setiap penjagaan terdiri dari Perwira Jaga bagian dek, Jurumudi, dan dibantu oleh kadet dek untuk bagian dek. Sedangkan untuk bagian mesin terdiri dari Perwira Jaga bagian mesin, juruminyak, dan dibantu oleh kadet

mesin. Daftar jaga yang sudah dibuat harus dibaca dan diketahui oleh seluruh awak kapal terutama bagi yang terlibat dalam tugas jaga, sehingga awak kapal mengetahui jadwal jaganya masing-masing. Mualim 1 membuat perencanaan tugas jaga yang akan dilaksanakan oleh satu tim regu jaga diatas kapal. Pembuatan daftar jaga menyesuaikan dengan jumlah awak kapal, dikarenakan tiap kapal memiliki jumlah awak yang berbeda-beda. Disamping itu dengan jumlah awak kapal yang terbatas, seorang pemimpin regu jaga menjadi kurang maksimal dalam melaksanakan tugas serta tanggung jawab jaganya. Kapal AHTS. UNGARAN hanya memiliki 2 (dua) orang mualim dan masing-masing mempunyai tugas dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan pada saat melaksanakan tugas jaga di pelabuhan. Pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan dan melakukan persiapan bongkar muat, Mualim 1 bertugas sebagai pemimpin regu jaga dan bertanggung jawab atas muatan maupun dokumen-dokumen kapal yang diperlukan. Tetapi tanggung jawab penuh tetap di pegang oleh Nakhoda atau *Master* diatas kapal. Mualim 1 dan Mualim 2 bertugas sebagai pemimpin regu jaga yang di bagi menjadi 2 (dua) tim jaga dan setiap pemimpin regu jaga wajib melaksanakan jam jaganya selama 2 (dua) kali periode jaga. Pada saat pelaksanaan tugas jaga, satu tim regu jaga dipimpin oleh seorang perwira jaga dan dibantu oleh 2 (dua) orang Jurumudi (A/B). Pembagian tugas jaga diatur oleh Mualim 1. Adapun pengaturan waktu jaga yang terdapat di kapal AHTS. UNGARAN pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan adalah sebagai berikut :

Table 4.4. Pembagian Tugas Jaga Pelabuhan

REGU JAGA	TIM JAGA	JABATAN	PERIODE JAGA
REGU JAGA 1	MUALIM 1	PEMIMPIN REGU	24:00 – 06:00 12:00 – 18:00
	JURUMUDI 1	PEMBANTU 1	24:00 – 06:00 12:00 – 18:00
	JURUMUDI 2	PEMBANTU 2	24:00 – 06:00 12:00 – 18:00
REGU JAGA 2	MUALIM 2	PEMIMPIN REGU	06:00 – 12:00 18:00 – 24:00
	JURUMUDI 3	PEMBANTU 3	06:00 – 12:00 18:00 – 24:00
	JURUMUDI 4	PEMBANTU 4	06:00 – 12:00 18:00 – 24:00

Sumber : AHTS. Ungaran, 2023

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa Mualim 1 mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan tugas jaga antara pukul 24.00 sampai dengan pukul 06.00 dan pukul 12.00 sampai dengan pukul 18.00, sedangkan Mualim 2 mempunyai tanggung jawab jaga antara pukul 06.00 sampai dengan pukul 12.00 dan

pukul 18.00 sampai dengan pukul 24.00. Jadi setiap perwira jaga, Mualim 1 maupun Mualim 2 mempunyai tanggung jawab jaga 12 jam selama 1 (satu) hari kapal berada di dermaga. Pada saat melaksanakan tugas jaganya, perwira jaga sebagai pemimpin regu dibantu oleh 3 (tiga) orang Jurumudi (A/B) dan 1 (satu) orang kadet dek yang pembagian tugas jaganya telah diatur oleh Mualim 1. Untuk tugas jaga kadet tidak tercantum dalam tabel diatas. Dikarenakan kadet diatas kapal melaksanakan tugas jaga sewaktu-waktu atas perintah atau order dari Mualim 1 atau Nahkoda. Regu jaga satu dipimpin oleh Mualim 1 dibantu oleh Jurumudi 1 dan Jurumudi 2 selama 6 jam jaga. Sedangkan Mualim 2 sebagai pemimpin regu jaga dua dibantu oleh Jurumudi 3 dan Jurumudi 4 selama 6 jam jaga. Pelaksanaan pertukaran jam jaga hanya berlaku bagi jurumudi saja, dan dilaksanakan setiap satu minggu sekali sesuai dengan perintah atau order dari Mualim 1 sebagai penanggung jawab atau pemimpin Anak Buah Kapal (ABK) bagian dek.

3. Pengaturan Tugas Jaga

Pengaturan untuk melaksanakan tugas jaga dek ketika kapal sedang sandar di pelabuhan harus memadai untuk :

- a. Menjamin keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan dan lingkungan, serta pengoperasian seluruh peralatan yang berkaitan dengan penanganan muatan
- b. Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional dan lokal.
- c. Menjaga ketertiban dalam rutinitas normal kapal.
- d. Nahkoda harus memutuskan komposisi dan lama tugas jaga dek.
- e. Jika dipertimbangkan oleh nahkoda, seorang perwira yang memenuhi syarat harus bertanggung jawab dalam tugas jaga dek.

- f. Peralatan yang harus diatur sedemikian rupa untuk menghasilkan tugas jaga yang efisien.
- g. Melalui musyawarah dengan nahkoda, KKM harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga mesin tetap memadai untuk mempertahankan suatu tugas jaga mesin yang aman di pelabuhan. Beberapa hal yang harus dipertimbangkan antara lain :
 - 1) Pada kapal yang memiliki tenaga penggerak dengan kekuatan 3000 KW atau lebih, harus selalu ada perwira yang bertugas jaga mesin.
 - 2) Perwira-perwira yang sedang melakukan tugas jaga mesin tidak boleh merangkap atau di beri tugas lain yang mengganggu pengawasan terhadap sistem permesinan kapal.

B. Pembahasan

Pemahaman dan pengetahuan tentang tanggung jawab perwira jaga dan beberapa awak kapal terhadap tugas dan tanggung jawab serta prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan.

Peranan nahkoda dalam memberikan pemahaman tentang STCW 1995 dan ISPS Code kepada perwira dan ABK sangat penting untuk memelihara keamanan diatas kapal yang dirancang untuk melindungi orang-orang diatas kapal tentang prosedur jaga di pelabuhan, sehingga penulis melakukan penelitian dengan memberikan pertanyaan kepada anak buah sebanyak 6 orang untuk mengetahui bagaimana tingkat pemahaman awak kapal tentang tugas dan tanggung jawab serta prosedur jaga di pelabuhan.

Untuk memperjelas karakteristik responden yang dimaksud disajikan table mengenai jumlah responden seperti berikut :

Table 4.5. Komposisi responden berdasarkan jabatan.

No	Subjek	Jabatan
1	Subjek 1	Mualim 1
2	Subjek 2	Mualim 2
3	Subjek 3	Jurumudi 1
4	Subjek 4	Jurumudi 2
5	Subjek 5	Jurumudi 3
6	Subjek 6	Jurumudi 4
Total		6 Orang

Sumber : Hasil Olahan Data, 2023

Pada setiap pertanyaan nilainya 1 (satu) apabila jawabannya “ya”, dan apabila jawabannya “tidak” nilainya 0 (nol).

Tabel 4.6. Hasil Data Penelitian

NO	Responden	Nilai	Total Nilai	Persentase	Kategori
1	Mualim 1	18	90	90%	Sangat paham
2	Mualim 2	16	80	80%	Sangat Paham
3	Jurumudi 1	9	45	45%	Kurang paham
4	Jurumudi 2	12	60	60%	Kurang paham
5	Jurumudi 3	10	50	50%	Kurang paham
6	Jurumudi 4	8	40	40%	Sangat kurang Paham

Sumber : Hasil Olahan Data, 2023

Analisis deskriptif persentase yang diolah dengan cara jumlah jawaban “ya” atau jumlah jawaban “tidak” dibagi dengan total semua pertanyaan di kali 100%

$$\% = \frac{n}{N} \times 100$$

$$= \frac{18}{20} \times 100$$

$$= 90\%$$

Dengan keterangan sebagai berikut

1. n adalah jumlah seluruh jawaban “ya” atau jawaban “tidak”
2. N adalah jumlah total seluruh pertanyaan

Dengan menggunakan metode criteria yang dikemukakan oleh Arikunto (2002:180) tentang skala Likert yaitu skala yang disusun dalam bentuk pertanyaan dan diikuti oleh lima respon yang menunjukkan tingkatan. Misalnya seperti yang telah dikutip yaitu :

SKS	= Sangat Kurang Sekali	persentase penilaian = 20%
SK	= Sangat Kurang	persentase penilaian = 40%
K	= Kurang	persentase penilaian = 60%
B	= Baik	persentase penilaian = 80%
BS	= Baik Sekali	persentase penilaian = 100%

Hasil tanggapan responden mengenai pemahaman dan pengetahuan tentang prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan dimana :

1. 2 responden menjawab 16-18 pertanyaan dengan jawaban “ya”, yang dikategorikan sangat paham.
2. 3 responden menjawab 9-12 pertanyaan dengan jawaban “ya”, yang dikategorikan kurang paham.
3. 1 responden menjawab 8 pertanyaan dengan jawaban “ya”, yang dikategorikan sangat kurang paham.

Tabel 4.7. Tingkat pemahaman perwira dan jurumudi jaga tentang tugas dan tanggung jawab serta prosedur jaga di pelabuhan

No.	Pengetahuan Kru Kapal	Responden	Persentase
1.	Sangat Paham	2	33,33%
2.	Paham	0	0%
3.	Kurang Paham	3	50%
4.	Sangat kurang paham	1	16,67%
5.	Sangat kurang sekali	0	0%
Jumlah		0	100%

Sumber data : Hasil olahan data, 2023

Table 4.7 Tingkat pemahaman perwira dan jurumudi jaga tentang prosedur jaga di pelabuhan, menunjukkan bahwa tingkat pemahaman anak buah kapal terhadap tugas dan tanggung jawab serta prosedur dinas jaga di pelabuhan pada kapal AHTS. UNGARAN dapat disimpulkan masih tergolong kurang paham, ini dikarenakan terdapat :

1. 2 orang atau 33,33% dengan tingkat pemahaman sangat paham.
2. 0 orang atau 0% dengan tingkat pemahaman paham.
3. 3 orang atau 50% dengan tingkat pemahaman kurang paham.
4. 1 orang atau 16,67% dengan tingkat pemahaman sangat kurang paham.
5. 0 orang atau 0% dengan tingkat pemahaman sangat kurang sekali.

Pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan sangat berperan penting untuk keamanan pada saat melaksanakan kegiatan

bongkar muat di pelabuhan, sehingga tidak menimbulkan hal-hal negative yang berhubungan dengan kerusakan muatan, hilangnya inventaris kapal, maupun kondisi kapal di pelabuhan, berikut ini adalah penjelasan tentang faktor-faktor yang dapat mengakibatkan kelalaian perwira dan ABK pada saat melaksanakan tugas jaga di pelabuhan.

Dalam melaksanakan tugas, perwira jaga terlebih dahulu mengecek semua keadaan-keadaan di sekitar kapal dan memastikan jurumudi sudah siap bertugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan.

Pada saat kapal sandar di pelabuhan, pembagian tugas jaga oleh perwira jaga yang diberikan kepada masing-masing anak buah kapal harus dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab dan loyalitas kepada atasan, misalnya jurumudi melihat seseorang masuk atau datang melalui gangway, menanggapi hal tersebut petugas jaga harus menunjukkan kedisiplinan yang tinggi tanpa membedakan orang, meminta kepada pengunjung atau orang yang datang untuk menunjukkan kartu identitas atau kartu pengenalan yang dilengkapi dengan foto dan apabila orang tersebut membawa tas, maka tas tersebut harus diperiksa dengan teliti, apabila pengunjung yang datang menolak, maka mereka harus ditolak atau tidak diijinkan ke kapal, atau dengan pemberitahuan kepada Mualim 2 selaku *Ship Security Officer* (Perwira keamanan kapal).

Sebagai perwira keamanan kapal yaitu Mualim 2 harus berperan aktif di dalam memberikan pengawasan baik itu kepada perwira maupun jurumudi jaga. Dengan pengawasan secara teratur atau berkala agar dapat mengetahui atau memonitor tugas-tugas yang diberikan, apakah dilaksanakan sesuai dengan napa yang telah diterapkan oleh perwira keamanan kapal. Setelah mengadakan pengawasan perwira

keamanan kapal melakukan pemeriksaan atau pengecekan secara langsung terhadap kinerja para perwira dan jurumudi yang telah mereka laksanakan, apakah sesuai dengan yang telah diterapkan oleh perwira keamanan kapal tersebut, agar dapat mencegah terjadinya tindakan-tindakan yang ilegal diatas kapal maupun di pelabuhan. Hal ini dikarenakan Muallim 2 selaku perwira keamanan kapal harus menjamin keamanan jiwa, kapal, pelabuhan dan lingkungan.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Dari berbagai uraian yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, akhirnya penulis mengambil kesimpulan yaitu Pelaksanaan dinas jaga diatas kapal AHTS. Ungaran dianggap masih perlu dibenahi melihat dari pelaksanaannya yang belum sepenuhnya sesuai dengan prosedur keselamatan dan keamanan dan juga kurangnya tingkat pengetahuan awak kapal terhadap prosedur dinas jaga di kapal pada saat sandar di pelabuhan.

B. Saran

Penulis mengajukan beberapa saran menyangkut tentang simpulan yang telah diambil atas permasalahan yang ada, saran-saran yang diambil yaitu untuk menciptakan keamanan dan keselamatan bagi seluruh awak kapal, maka dalam melaksanakan dinas jaga harus sesuai dengan prosedur dinas jaga yang telah ditetapkan diatas kapal. Agar awak kapal dapat melaksanakan tugasnya dengan penuh tanggung jawab, dapat ditunjang dengan cara memberikan pengenalan atas prosedur dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariesto Hadi Sutopo & Adrianus, Arief. 2010. Terampil Mengolah Data Kualitatif. Jakarta: Kencana.
- Agusta, Ivanovich. 2003. Teknik Pengumpulan dan Analisis Data Kualitatif. Bogor: Litbang Pertanian.
- Arikunto, Suharismi. 2002. Dasar-dasar Evaluasi Pendidikan. Jakarta: Bumi Aksara.
- Branch. 1995. Dictionary Of Shipping International Business Trade Terms And Abbrevations. London.
- E.W. Menikome, Capt. 2008. Serial Buku Pelaut Tugas Jaga (Watch Keeping). Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
- James, F. 2007. The Role of Policing in Combating Terrorism.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). 2002. Jakarta: Balai Pustaka. Margerison, Charles. 1990. Manajemen Regu.
- Moleong, Lexy J. 2002. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- Moreby, D. 2009. Manajemen Kepegawaian Kapal-Kapal Niaga.
- Siagian, Sondang P. 1983. Peranan Staf Dalam Manajemen.
- Siswanto, Bedjo. 1990. Manajemen Modern. Bandung: Sinar Baru.
- Sugiyono, 2019. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.
- Sulistijo. 2002. STCW 1995. Semarang: PIP Semarang.
- Suwiyadi, M. 1999. Transportasi Laut dan Bisnis Pelayaran. Semarang: PIP Semarang.
- Subanrijo, Djoko. 2011. Tugas Jaga. Semarang: Patriangga.

WAWANCARA

1. Daftar Pertanyaan

Petunjuk :

- Dibawah ini disajikan 20 butir pertanyaan, anda diminta untuk menjawab setiap butir pernyataan tersebut
- Apapun pilihan anda tidak mempengaruhi nilai atau kondite anda diatas kapal, tetapi semata-mata untuk peningkatan mutu dan penelitian
- Berilah tanda (x) pada salah satu jawaban yang telah disediakan sesuai dengan keadaan anda selama ini.

1. Apakah anda paham dengan prosedur jaga di atas kapal?
 - a. Ya
 - b. Tidak
2. Apakah anda paham mengerti tentang tugas-tugas jaga?
 - a. Ya
 - b. Tidak
3. Apakah anda paham bahaya tertidur pada saat melaksanakan jaga?
 - a. Ya
 - b. Tidak
4. Apakah anda paham pentingnya memahami tugas jaga di pelabuhan?
 - a. Ya
 - b. Tidak
5. Apakah anda paham prosedur ketika menghadapi visitor?
 - a. Ya
 - b. Tidak
6. Apakah anda paham melaksanakan tugas jaga dengan penuh rasatanggung jawab?

- a. Ya
 - b. Tidak
7. Apakah anda memahami resiko yang ditimbulkan apabila lalai dalam melaksanakan jaga?
- a. Ya
 - b. Tidak
8. Apakah anda memahami ISPS code?
- a. Ya
 - b. Tidak
9. Apakah anda memahami STCW?
- a. Ya
 - b. Tidak
10. Apakah anda paham tentang prosedur inspeksi saat di pelabuhan?
- a. Ya
 - b. Tidak
11. Apakah anda paham tentang pentingnya pengawasan proses bongkar muat di pelabuhan?
- a. Ya
 - b. Tidak
12. Apakah anda paham apa yang harus dilakukan apabila terjadi kecelakaan saat proses bongkar muat di pelabuhan?
- a. Ya
 - b. Tidak
13. Apakah anda paham area-area kapal yang tidak boleh dimasuki visitor?
- a. Ya
 - b. Tidak
14. Apakah anda paham mengatasi polusi saat kapal sandar di pelabuhan?
- a. Ya
 - b. Tidak

15. Apakah anda paham penanganan muatan berbahaya saat kapal sandar di pelabuhan?
- a. Ya
 - b. Tidak
16. Apakah anda paham tentang prosedur pemeriksaan visitor diatas kapal pada saat kapal sandar di pelabuhan?
- a. Ya
 - b. Tidak
17. Apakah anda paham pentingnya kelengkapan PPE saat kapal sandar di pelabuhan?
- a. Ya
 - b. Tidak
18. Apakah anda paham saat menghadapi visitor yang tidak dikenal?
- a. Ya
 - b. Tidak
19. Apakah anda telah menguasai cara familiarization terhadap visitor?
- a. Ya
 - b. Tidak
20. Apakah anda mengetahui tentang prosedur-prosedur ketika terjadi keadaan darurat pada saat kapal sandar di pelabuhan?
- a. Ya
 - b. Tidak

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Raihan Kurniawan, lahir di Makassar, Sulawesi Selatan pada tanggal 5 Februari 2001. Merupakan anak ke 2 dari pasangan Bapak Rusli Agus dan Ibu Rosmiati. Penulis mulai memasuki jenjang pendidikan pada jenjang sekolah dasar di SD Inpres Baraya 1 pada tahun 2007 hingga 2013, dan melanjutkan pendidikan sekolah menengah pertama di SMP Negeri 04 Makassar pada tahun 2013 dan lulus pada tahun 2016, kemudian penulis melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di SMA Negeri 04 Makassar pada tahun 2016 hingga tahun 2019. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan Diploma – IV di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar pada tahun 2019 hingga saat ini dengan jurusan Nautika. Pada semester V dan VI penulis telah melaksanakan praktek kerja laut (prala) yang dilaksanakan pada tanggal 24 Januari 2022 sampai dengan 26 Januari 2023 di kapal AHTS. UNGARAN pada perusahaan PT. Baruna Raya Logistics.

Dengan adanya semangat dan dorongan dari keluarga serta rahmat dan hidayah dari Allah SWT diiringi usaha dan doa, penulis dapat menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP). Akhir kata penulis ucapkan syukur Alhamdulillah yang sebesar-besarnya karena penulis dapat menyelesaikan tugas akhir yang disusun dengan baik yaitu skripsi yang berjudul “ANALISIS DINAS JAGA DI KAPAL AHTS. UNGARAN PADA SAAT SANDAR DI PELABUHAN PSTB BALIKPAPAN”.