

**ANALISA KELALAIAN PELAKSANAAN DINAS
JAGA BONGKAR AVTUR DI PELABUHAN
SEMAMPIR TIMUR SURABAYA PADA KAPAL
MT. SUNGAI GERONG**



SKRIPSI

Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar

Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh : **YUSUF AGUS ARDIYANI**

NIT. 51145235 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

ANALISA KELALAIAN PELAKSANAAN DINAS JAGA BONGKAR *AVTUR* DI PELABUHAN SEMAMPIR TIMUR SURABAYA PADA KAPAL MT. SUNGAI GERONG

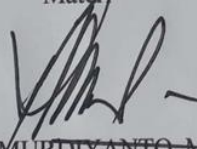


DISUSUN OLEH : YUSUF AGUS ARDIYANI
NIT. 51145235. N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

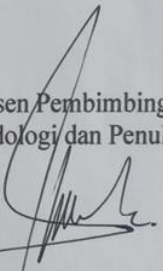
Semarang, 15 Februari 2019

Dosen Pembimbing I
Materi



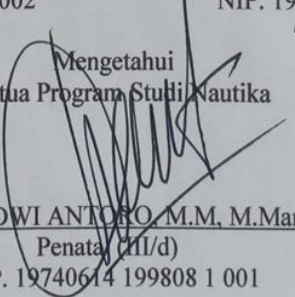
Capt. EKO MURDIYANTO, M.Pd, M.Mar
Pembina Utama Muda, (IV/c)
NIP. 19570618 198203 1 002

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



ABDI SENO, M.Si, M.Mar.E
Penata Tingkat I, (III/d)
NIP. 19710421 199903 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANTORO, M.M, M.Mar
Penata (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISA KELALAIAN PELAKSANAAN DINAS
JAGA BONGKAR *AVTUR* DI PELABUHAN
SEMAMPIR TIMUR SURABAYA PADA KAPAL
MT. SUNGAI GERONG



DISUSUN OLEH : YUSUF AGUS ARDIYANI
NIT. 51145235 N

Telah diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus dengan

Nilai Pada Tanggal 2019

Penguji I



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

Penguji II



Capt. EKO MURDIYANTO, M.Pd, M.Mar
Pembina Utama muda I (IV/c)
NIP. 19570618 198203 1 002

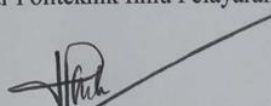
Penguji III



ANDY WAHYU HERMANTO, M.T.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19791212 200012 1 001

Dikukuhkan oleh :

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang



Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 1999808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : YUSUF AGUS ARDIYANI
NIT : 51145235. N
Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “ANALISA KELALAIAN PELAKSANAAN DINAS JAGA BONGKAR *AVTUR* DI PELABUHAN SEMAMPIR TIMUR SURABAYA PADA KAPAL MT. SUNGAI GERONG”. Adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini.

Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 15 Februari 2019

Yang menyatakan



YUSUF AGUS ARDIYANI
NIT. 51145235. N

9. Semua pihak yang telah membantu yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

Demikian sedikit pengantar dari penulis, mudah-mudahan karya yang masih jauh dari kesempurnaan ini dapat bermanfaat. Penulis menyadari, dalam skripsi ini masih banyak terdapat kekurangannya, untuk itu, penulis berharap adanya tanggapan, kritik dan saran yang bersifat membangun.

Semarang, 19 FEBRUARI 2019

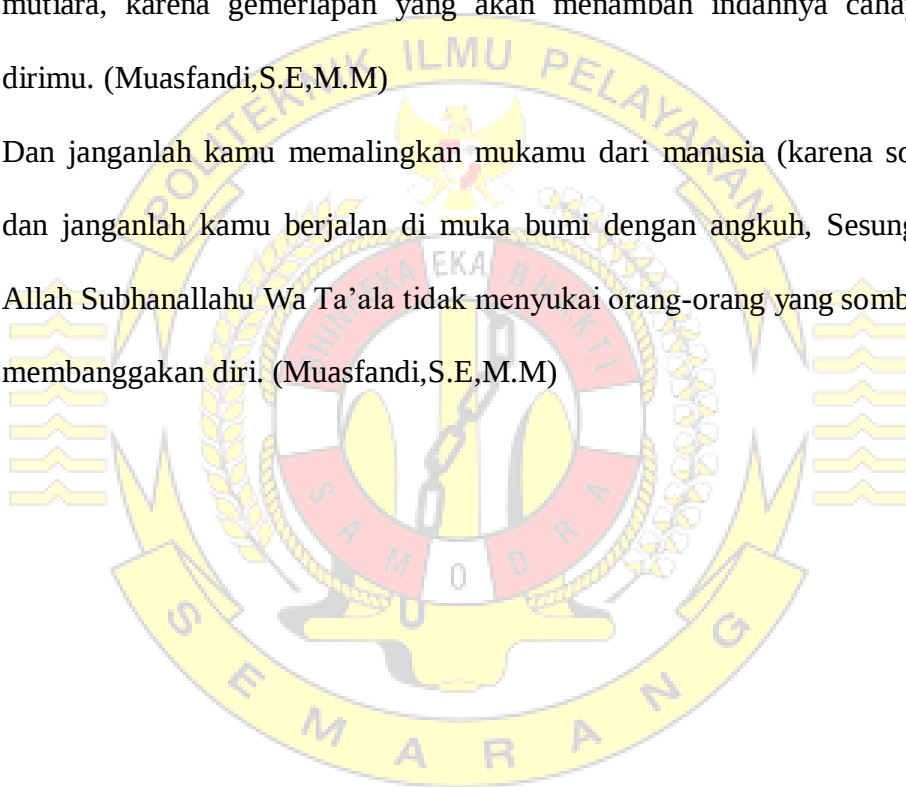
Penulis



YUSUF AGUS ARDIYANI
NIT. 51145235. N

MOTTO

1. Barang siapa menelusuri jalan untuk mencari ilmu pada-Nya, Allah akan memudahkan baginya jalan menuju surga. (HR.Muslim)
2. Seseorang yang bertindak tanpa ilmu ibarat bepergian tanpa petunjuk. Dan sudah banyak yang tahu kalau orang seperti itu sekiranya akan hancur, bukan selamat (Hasan al Bahri)
3. Jadikanlah otakmu sumber cahaya untuk menyadari harimu yang penuh dengan mutiara, karena gemerlapan yang akan menambah indahnya cahaya pada dirimu. (Muasfandi,S.E,M.M)
4. Dan janganlah kamu memalingkan mukamu dari manusia (karena sombong) dan janganlah kamu berjalan di muka bumi dengan angkuh, Sesungguhnya Allah Subhanallahu Wa Ta'ala tidak menyukai orang-orang yang sombong lagi membanggakan diri. (Muasfandi,S.E,M.M)



HALAMAN PERSEMBAHAN

Syukur Alhamdulillah kupersembahkan kepada Allah Subhanallahu Wa Ta'ala, Maha Agung, Maha Tinggi, Maha Adil dan Maha Penyayang, atas takdirMu telah kau jadikan aku manusia yang senantiasa berpikir, berilmu, beriman dan bersabar dalam menjalani kehidupan ini. Semoga keberhasilan ini menjadi satu langkah awal bagiku untuk meraih cita-cita besarku.

Segenap penghargaan dan penghormatan dari hati yang terdalam. Karya ini akan penulis persembahkan untuk :

1. Ayahanda Muasfandi, S.E, M.M dan Ibunda Nuriyani yang selama ini mendidik dan membesarkan saya, terima kasih atas dukungan dan doanya .
2. Bapak Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd. M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi yang memberi bimbingan dan kelancaran dalam proses pembuatan skripsi.
3. Bapak Abdi Seno, M.Si, M.Mar.E selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang selalu memberi bimbingan dengan baik.
4. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika yang tidak bosan-bosannya selalu memberikan pengarahan terhadap taruna dalam pembuatan skripsi.
5. Segenap Dosen PIP Semarang, teman-teman Angkatan LI dan adik-adik junior yang telah membantu saya.
6. Kasta Malang yang telah memberi dukungan dan membantu saya.

7. Seluruh Crew MT. Sungai Gerong yang telah membantu saya dalam pelaksanaan kerja praktek selama ini.
8. Kakak kandung saya Riza Mus'an Imami, S.E dan Dhanik Rahmawati, S.Pi yang selalu memberi masukan selama pelaksanaan pembuatan skripsi.
9. Pembaca yang budiman semoga Skripsi bermanfaat di kemudian hari.



KATA PENGANTAR

Alhamdulillah segala puji bagi Allah Subhanallahu Wa Ta'ala yang telah memberikan limpahan rahmat, nikmat dan petunjuk sehingga penulis diberi kemudahan untuk mengerjakan skripsi dengan judul “PELAKSANAAN DINAS JAGA BONGKAR AVTUR DI PELABUHAN SEMAMPIR TIMUR SURABAYA PADA KAPAL MT. SUNGAI GERONG”. Penyusunan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh sebutan sebagai Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) di bidang kenautikaan. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan sumbangsih dalam peningkatan kualitas pengetahuan bagi para pembaca yang budiman.

Proses penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan banyak pihak baik secara langsung maupun tidak langsung. Maka dari itu melalui pengantar ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih kepada yth:

1. Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc, M.Mar selaku Direktur PIP Semarang
2. Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika.
3. Capt. Eko Murdiyanto, M.Pd, M.Mar selaku dosen pembimbing materi.
4. Abdi Seno, M.Si, M.Mar.E selaku dosen pembimbing metodologi penulisan.
5. Rekan-rekan taruna-taruni PIP Semarang angkatan 51.
6. Senior, rekan dan junior kasta Malang yang selalu memberi semangat.
7. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
8. Seluruh awak kapal MT. Sungai Gerong yang telah membantu dalam pelaksanaan praktek laut.

9. Semua pihak yang telah membantu yang tidak bisa disebutkan satu per satu.

Demikian sedikit pengantar dari penulis, mudah-mudahan karya yang masih jauh dari kesempurnaan ini dapat bermanfaat. Penulis menyadari, dalam skripsi ini masih banyak terdapat kekurangannya, untuk itu, penulis berharap adanya tanggapan, kritik dan saran yang bersifat membangun.

Semarang,

2019

Penulis

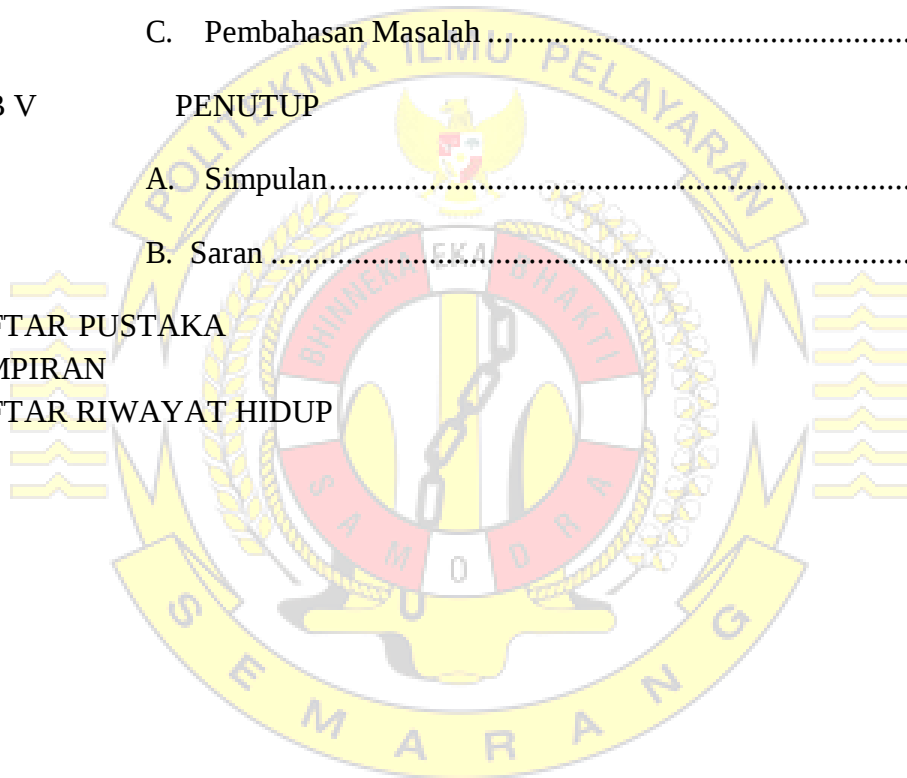


YUSUF AGUS ARDIYANI
NIT. 51145235. N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
ABSTRAKSI	xvi
ABSTRACT	xvii
 BAB 1 PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	6
E. Sistematika Penulisan	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	10
B. Kerangka Pemikiran	19

BAB III	METODE PENELITIAN	
	A. Waktu dan Tempat Peneltian.....	21
	B. Metode Penelitian	21
	C. Data yang di perlukan.....	22
	D. Metode pengumpulan data.....	24
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH	
	A. Gambaran Umum Objek Penelitian	38
	B. Hasil Penelitian	48
	C. Pembahasan Masalah	54
BAB V	PENUTUP	
	A. Simpulan.....	63
	B. Saran	64
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran.....	20
Gambar 3.1 Diagram <i>Fisbhone Analysis</i>	26
Gambar 3.2 Diagram <i>Fishbone</i>	28
Gambar 3.3 Simbol-simbol dalam FTA	30
Gambar 3.4 Pohon FTA Pelaksanaan dinas jaga bongkar <i>avtur</i> di pelabuhan.....	32
Gambar 3.5 Pohon FTA kurangnya pemahaman prosedur dinas jaga	33
Gambar 3.6 Pohon FTA adanya kerusakan pada <i>seatrting manifold</i>	33
Gambar 3.7 Pohon FTA kurangnya pengecekan sebelum dan sesudah bongkar	34
Gambar 3.8 Pohon FTA Kesalahan dinas jaga	35
Gambar 3.9 Pohon FTA gabungan	36
Gambar 4.1 Gambar kapal MT. Sungai Gerong	38
Gambar 4.5 CCR panel.....	45
Gambar 4.4 Terdapat tumpahan minyak dari <i>manifold</i>	49

Gambar 4.5 Gambar adanya genangan minyak di <i>deck</i>	53
Gambar 4.6 Foto <i>seatriing</i> yang rusak	56
Gambar 4.7 Pergantian pada <i>seatriing</i> yang rusak dengan <i>seatriing</i> baru.....	57
Gambar 4.8 Foto SOP <i>discharge operation</i> MT. Sungai Gerong	60



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Tabel garis besar isi diagram <i>fishbone</i>	28
Tabel 3.9 Tabel Algoritma MOCUS.....	36
Tabel 4.2 Tabel pembagian tugas jaga pelabuhan	43
Tabel 4.9 Tabel <i>key performance Indicator & Risk Event</i>	61



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Wawancara dengan <i>Chief Officer</i>	66
Lampiran 2 Wawancara dengan <i>Third Officer</i>	69
Lampiran 3 <i>Crew list</i>	71
Lampiran 4 <i>Ship particular</i>	72
Lampiran 5 Berita acara <i>Temporary stop</i>	73



ABSTRACT

Yusuf Agus Ardiyani, NIT. 51145350.T, 2018 "Implementation cargo watchkeeping of avtur discharging at Semampir Timur port of Surabaya on MT. Sungai Gerong", Diploma IV Program, Nautika, Semarang Shipping Science Polytechnic, Advisor I: Capt. Eko Murdiyanto,M.Pd,M.Mar and Advisor II: Abdi Seno,M.Sc.

In the cargo watchkeeping if the vessel is carrying out avtur discharging, preparation can be made to support the smooth operation of discharging activities so that there is no negligence in the implementation of guard services that can cause damage, accidents of environmental pollution, especially the port environment. For guard officers in carrying out their duty to guard, they must continue to carry out careful inspections or supervision during the loading and discharging process to realize safe and controlled discharging activities.

The research method used descriptive and qualitative in this paper and then used fishbone analysis method and fault tree analysis as a method to determine what factors exist in the problem. The formulation of the problem from this research is why there was negligence in carrying out guard duties at the semampir timur port of Surabaya during the avtur discharging on the MT. Sungai Gerong, what is impact if there is negligence in carrying out guard duties at the port during the avtur discharging on MT. Sungai Gerong, and what efforts to overcome so that there is no negligence at the time of guarding.

Based on the result of this study, it was concluded that the negligence of the service of avtur guarding was that there was an oil spill on the deck of the MT. Sungai Gerong, there was sea pollution of the port area. The impact of negligence on guarding and discharging aviation fuel is the implementation of a less than maximum guard service, endangering the safety of the human life. Effort to overcome the failure of the avtur discharging service at the Semampir Timur port of Surabaya to take place are to apply the avtur discharging procedures in accordance with the SOP, applying the principles of occupational health and safety for the guard officers.

Keywords: negligence, guard service, manifold, standard operational procedures

ABSTRAKSI

Yusuf Agus Ardiyani, NIT. 51145235.N, 2018 “*Pelaksanaan dinas jaga bongkar avtur di pelabuhan Semampir Timur Surabaya pada kapal MT. Sungai Gerong*”, Program Diploma IV, Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Eko Murdiyanto,M.Pd,M.Mar dan Pembimbing II: Abdi Seno,M.Si

Dalam rangka pelaksanaan dinas jaga dilakukan apabila kapal sedang melaksanakan bongkar maka diperlukan persiapan yang dapat menunjang kelancaran dari kegiatan bongkar agar tidak terjadi kelalaian pelaksanaan dinas jaga yang dapat menyebabkan kerusakan, kecelakaan, maupun pencemaran lingkungan, terutama lingkungan pelabuhan. Bagi petugas jaga dalam melaksanakan tugas jaga harus terus menerus melakukan pemeriksaan atau pengawasan secara seksama selama pelaksanaan bongkar berlangsung guna mewujudkan kegiatan bongkar yang aman dan terkendali.

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah deskriptif dan kualitatif serta menggunakan *Fishbone Analysis* dan *Fault Tree Analysis* sebagai metode untuk menentukan faktor apa saja yang ada pada permasalahan. Adapun rumusan masalah dari penelitian ini adalah mengapa terjadi kelalaian pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan Semampir Timur Surabaya pada saat bongkar *avtur* di kapal MT. Sungai Gerong, bagaimana dampaknya jika terjadi kelalaian dalam menjalankan tugas jaga di pelabuhan pada saat bongkar *avtur* di MT. Sungai Gerong, dan apa upaya untuk menanggulangi agar tidak terjadi kelalaian pada saat dinas jaga.

Berdasarkan hasil penelitian ini disimpulkan bahwa kelalaian pelaksanaan dinas jaga *avtur* adalah terdapat tumpahan minyak di dek kapal MT.Sungai Gerong, Terjadi pencemaran laut karena jatuhnya minyak ke laut daerah pelabuhan. Dampak dari kelalaian dinas jaga bongkar *avtur* adalah pelaksanaan dinas jaga yang kurang maksimal, membahayakan keselamatan jiwa manusia. Upaya untuk menanggulangi agar tidak terjadinya kelalaian pelaksanaan dinas jaga bongkar *avtur* di pelabuhan Semampir Timur Surabaya adalah menerapkan prosedur bongkar *avtur* sesuai SOP, menerapkan prinsip-prinsip kesehatan dan keselamatan kerja bagi petugas jaga.

Kata Kunci : kelalaian, dinas jaga, *manifold*, *standart operational procedures*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Seperti yang telah kita ketahui bersama, kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran kegiatan ekonomi perdagangan domestik maupun internasional. Meskipun ada jenis angkutan lain seperti angkutan darat dan angkutan udara, angkutan laut melalui kapal dinilai lebih efektif dan efisien apabila dilakukan pengiriman dengan jumlah besar dibandingkan angkutan laut lain serta biaya dengan angkutan laut dinilai relatif lebih murah. Dengan pertimbangan itulah sampai saat ini kapal laut merupakan alternatif yang sangat cocok bagi para importir maupun eksportir.

Fasilitas dan sarana yang dipergunakan dalam kegiatan transportasi melalui air meliputi jalan airnya, alat transportasi, tenaga penggerak, dan terminal dengan fasilitasnya. Penggunaan transportasi laut melalui terminal dengan fasilitasnya harus didukung dengan adanya pelabuhan. Pelabuhan tersebut tentunya juga harus sangat menguntungkan dan terletak pada posisi yang strategis dalam jalur pelayaran baik nasional maupun internasional.

Oleh karena itu untuk meningkatkan keselamatan jiwa manusia, kapal, muatan, dan lingkungan, bekerja di atas kapal diperlukan kedisiplinan dan keterampilan yang memadai karena sifat pekerjaannya di atas kapal yang rentan terjadinya musibah. Musibah yang sering terjadi diantaranya ialah tubrukan, kandas, pencemaran, kebakaran, kecelakaan, dan lain-lain. Sehingga

diatas kapal harus dilakukan kegiatan dinas jaga yang bertujuan untuk menghindari hal-hal tersebut.

Dinas kapal pada umumnya terbagi menjadi dua, yaitu dinas harian dan dinas jaga. Dinas harian merupakan kegiatan atau aktivitas yang dilaksanakan pada jam kerja baik dilaut maupun di pelabuhan oleh semua anak buah kapal. Adapun kegiatan yang dilakukan dalam dinas harian adalah administrasi di kapal, pemeliharaan atau perawatan kapal beserta peralatan yang ada di atas kapal.

Sedangkan dinas jaga merupakan kegiatan atau aktivitas yang dilaksanakan oleh regu jaga yang dipimpin oleh seorang perwira jaga di atas kapal. Dalam pelaksanaannya dinas jaga di kapal terbagi menjadi Jaga Laut, Jaga Labuh, dan Jaga Pelabuhan. Dinas jaga laut dilaksanakan pada saat kapal sedang berlayar guna menjaga kapal dari bahaya navigasi dan bahaya tubrukan. Dinas jaga labuh jangkar adalah dinas jaga yang dilaksanakan saat kapal sedang berlabuh jangkar, sedangkan dinas jaga kapal di pelabuhan dilaksanakan ketika kapal sedang tambat, sandar di pelabuhan, dan melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Tujuan dilaksanakan dinas jaga diatas kapal adalah untuk menjaga keamanan, ketertiban, kebersihan, muatan, penumpang, lingkungan, dan untuk melaksanakan peraturan-peraturan, perintah/instruksi yang berlaku diatas kapal.

Berdasarkan pengalaman penulis pada saat melakukan praktek layar (PRALA) di MT. Sungai Gerong, milik PT.Pertamina Shipping yang merupakan jenis kapal tanker. Rasio dinas jaga pelabuhan lebih banyak dibanding dinas jaga laut ataupun dinas jaga labuh jangkar, sehingga penulis

tertarik untuk memprioritaskan pembahasan tentang dinas jaga pelabuhan pada saat kapal melaksanakan bongkar muatan *avtur*.

Pada saat taruna melaksanakan praktek laut di MT.Sungai Gerong yang sering terjadi diatas kapal tidak sesuai dengan aturan tersebut, masih banyak perwira kapal menganggap remeh tugas yang menjadi tanggung jawab mereka dan sering meninggalkan kewajiban tugas jaganya. Ada juga anak buah kapal yang meninggalkan kewajiban tugas jaganya tanpa izin perwira jaga yang bersangkutan. Seperti halnya pada tanggal 04 April 2017 *voyage* 06D2 saat kapal melaksanakan bongkar di pelabuhan Semampir Timur Surabaya terjadi adanya semburan minyak dari arah *manifold* bagian kiri kapal tanpa sepengetahuan perwira jaga dan jurumudi jaga serta kelasi jaga dengan kurun waktu yang lumayan, dikarenakan pada saat itu juga diatas kapal sedang dilaksanakan dua kegiatan yakni kegiatan bongkar dan kegiatan *inspeksi* dari *Supervisor*. Oleh karena itu petugas jaga pada saat itu atau bertepatan dengan jam jaga *third officer* seriing meninggalkan CCR (*Cargo Control Room*) karena ikut serta juga dalam mendampingi *supervisor* saat sedang mengecek alat-alat keselamatan kapal yang notabnya tanggung jawab *Third Officer* itu sendiri. Sehingga terjadi kelalaian dalam melaksanakan dinas jaga karena meninggalkan tempat jaga pada saat dinas jaga sedang berlangsung. Pada pukul

09.48 dilakukan pengecekan di manifold sebelah kiri oleh juru mudi jaga dan kelasi jaga ternyata ditemukan adanya kebocoran di manifold. Dengan cekatan jurumudi jaga dan kelasi jaga melaporkan hal tersebut kepada perwira jaga melewati *handly talky* dan untuk mencegah *oil spil* maka perwira jaga dengan segera melaporkan ke petugas pelabuhan untuk sementara kegiatan bongkar

dihentikan. Setelah dilakukan pengecekan secara seksama ternyata *packing manifold* nomor 1 pecah sehingga harus dilakukan penggantian *packing* dan ini membutuhkan waktu yang lama. Untuk mempercepat kegiatan bongkar, maka kami pihak kapal meminta pihak darat untuk mengganti *manifold* dari *manifold* 1 ke *manifold* 2, dan pihak darat menyetujuinya. Dikarenakan malasnya melaksanakan persiapan dan pengecekan sebelum melaksanakan bongkar mengakibatkan timbulnya rasa meremehkan bahwa biasanya tidak akan terjadi apa-apa saat kegiatan bongkar sedang berlangsung.

Agar tidak terjadi suatu kelalaian maka diperlukan perwira kapal untuk menghargai juga mengerti akan tugas-tugas menyangkut jaga di pelabuhan. Meskipun diatas kapal sedang melaksanakan dua kegiatan yang berbeda perwira jaga harus selalu mengecek CCR ataupun tidak meninggalkan tempat jaga seandainya saja dan harus bisa membagi waktu. Hal-hal yang harus diperhatikan sebagai perwira jaga adalah mengenai tujuan diadakannya tugas jaga, pengamatan dan pengawasan yang dilakukan sesuai dengan aturan, prosedur serah terima tugas jaga, pengaturan jam jaga, pengaturan petugas jaga/regu jaga, juga kebugaran regu jaga demi terlaksanakannya tugas jaga yang sesuai prosedur.

Pengawasan atau kegiatan yang menunjang berhasilnya melaksanakan tugas jaga pelabuhan pada saat bongkar tentunya membutuhkan daya tahan tubuh yang prima. Pengaturan tugas jaga pelabuhan diharapkan dapat menunjang kelancaran kegiatan di atas kapal agar kelalaian tanggung jawab yang tidak diinginkan dapat dihindari. Salah satunya dengan mengatur jam jaga

dalam satu periode, dikarenakan kesibukan kapal yang mengurus tenaga anak buah kapal.

Dilatar belakangi oleh perbedaan antara pernyataan secara teori yang berbeda dengan kenyataan yang terjadi, maka penulis terdorong untuk melaksanakan penelitian dengan judul tentang "PELAKSANAAN TUGAS JAGA BONGKAR AVTUR DI PELABUHAN SEMAMPIR TIMUR SURABAYA PADA KAPAL MT. SUNGAI GERONG"

B. Rumusan Masalah

Adapun masalah-masalah yang ditemukan berdasarkan pengalaman, pengamatan, penelitian penulis selama melaksanakan praktek di atas MT. SUNGAI GERONG dalam pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan, maka penulis mengidentifikasi masalah dan merumuskannya menjadi :

1. Mengapa terjadi kelalaian pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan Semampir Timur Surabaya pada saat bongkar avtur di kapal MT. Sungai Gerong ?
2. Bagaimana dampaknya jika terjadi kelalaian dalam menjalankan tugas jaga di pelabuhan pada saat bongkar avtur di MT. Sungai Gerong ?
3. Apa upaya untuk menanggulangi agar tidak terjadi kelalaian pada saat dinas jaga ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian adalah untuk memecahkan masalah atau menjawab pertanyaan penelitian atau masalah yang telah dirumuskan. Pada permasalahan yang dibahas, penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama praktek diatas kapal MT. Sungai Gerong yaitu :

1. Untuk mengetahui penyebab terjadinya kelalaian pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan Semampir Timur Surabaya pada saat bongkar *avtur* di atas kapal MT. Sungai Gerong.
2. Untuk mengetahui dampak dari lalainya dalam melaksanakan dinas jaga pada saat bongkar *avtur* diatas kapal MT.Sungai Gerong.
3. Agar dapat memahami bagaimana upaya untuk menanggulangi suatu kelalaian dalam berdinas jaga.

D. Manfaat Penelitian

Selain tujuan yang dikemukakan diatas, dalam penulisan skripsi ini diharapkan dapat memberikan manfaat yang baik, antara lain :

1. Manfaat Teoritis

Sebagai acuan untuk meningkatkan ilmu pengetahuan pelaksanaan dinas jaga bongkar di suatu pelabuhan yang kurang sesuai dengan prosedur di atas kapal, sehingga pada akhirnya akan tercipta suasana kerja yang diharapkan oleh semua pihak.

2. Manfaat Secara Praktis

- a. Bagi perusahaan PT.Pertamina Shipping, memberikan sumbangsih pemikiran dan pemahaman dalam peningkatan untuk bertugas jaga yang baik dan benar sesuai prosedur pada saat melaksanakan tugas jaga demi menghindari adanya kelalaian dalam bertugas jaga dipelabuhan pada saat bongkar.
- b. Bagi crew kapal, menjadikan skripsi ini sebagai sarana berbagi pengalaman mengenai upaya meminimalisir atau menghindari

terjadinya kelalaian berdinamika jaga di atas kapal MT.Sungai Gerong pada saat kapal melaksanakan bongkar muatan.

- c. Bagi taruna PIP Semarang dan perpustakaan PIP Semarang, membantu dan memberikan sumbangsih perbendaharaan ilmu pengetahuan dalam bentuk penulisan skripsi yang membahas mengenai pelaksanaan tugas jaga bongkar *avtur* disuatu pelabuhan

E. Sistematika Penulisan

Penelitian ini terdiri dari 5 (lima) bab diawali dengan hal-hal yang bersifat umum, sebagai pengantar dan kemudian pada bab-bab selanjutnya penulis membahas mengenai hal-hal yang berkaitan langsung dengan judul dan disusun sedemikian rupa sehingga diharapkan dapat memudahkan para pembaca dalam memahami. Uraian ringkas mengenai sistematika dalam penelitian ini dapat dirinci sebagai berikut :

Bab I Pendahuluan

Pada bab ini dijelaskan latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Latar belakang berisi alasan pemilihan judul yang dipilih. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Tujuan penelitian berisi tentang tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi uraian manfaat secara teoritis dan praktis. Sistematika penulisan berisi susunan atau urutan-urutan dalam penelitian ini.

Bab II Landasan Teori

Bab ini berisi tinjauan pustaka, kerangka pikir penelitian. Tinjauan pustaka berisi teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan bagan alur yang secara kronologis dalam menjawab pokok-pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep.

Bab III Metodologi Penelitian

Bab ini menjelaskan mengenai tempat dan waktu penelitian dimana dilaksanakan di kapal MT.Sungai Gerong pada saat melaksanakan bongkar muatan *avtur*. Metode penelitian yang digunakan, sumber data, serta metode pengumpulan data yang berisi tentang cara mengumpulkan data yang dibutuhkan, serta teknik analisis data yang berisi tentang alat dan cara analisis data yang digunakan, dimana pemilihan alat dan cara analisis harus konsisten dengan tujuan penelitian.

Bab IV Analisa Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini menjelaskan gambaran umum, analisa masalah serta pembahasan masalah. Gambaran umum dapat berupa gambaran umum perusahaan maupun objek yang diteliti. Analisa masalah membahas mengenai analisa-analisa masalah yang harus dapat menyelesaikan permasalahan yang ditemukan dalam penelitian ini. Pembahasan masalah yaitu membahas hasil penelitian guna memecahkan masalah yang dirumuskan.

Bab V Simpulan dan Saran

Bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan dan saran. Kesimpulan adalah hasil pembahasan dari penelitian tersebut. Saran yaitu masukan yang ditujukan bagi pihak terkait untuk menyelesaikan masalah penelitian.



BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Pelaksanaan

Menurut Westra, Pelaksanaan adalah sebagai usaha-usaha yang dilakukan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan melengkapi segala kebutuhan alat-alat yang diperlukan, siapa yang akan melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya dan kapan waktu dimulainya.

Menurut Djokroadmudjoyo, Pengertian Pelaksanaan ialah sebagai proses dalam bentuk rangkaian kegiatan, yaitu berawal dari kebijakan guna mencapai suatu tujuan maka kebijakan itu diturunkan dalam suatu program dan proyek.

Siagian mengemukakan bahwa Pengertian Pelaksanaan merupakan keseluruhan proses pemberian motivasi bekerja kepada para bawahan sedemikian rupa, sehingga pada akhirnya mereka mau bekerja secara ikhlas agar tercapai tujuan organisasi dengan efisien dan ekonomis

Lembaga Administrasi Negara RI merumuskan Pengertian Pelaksanaan adalah upaya agar tiap pegawai atau tiap anggota organisasi berkeinginan dan berusaha mencapai tujuan yang telah direncanakan. (Raharjo Adisasmita, 2011)

Berdasarkan definisi tersebut, penulis menyimpulkan bahwa pelaksanaan adalah perbuatan melaksanakan suatu pekerjaan atau tindakan yang sudah direncanakan atau keputusan untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

2. Dinas Jaga

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

- a. Dinas Harian yaitu tugas jaga yang dilakukan oleh awak kapal yang bersifat rutin, baik di laut maupun di pelabuhan sesuai pembagian tugas dan jadwal yang ditetapkan didalam pengoperasian kapal.
- b. Dinas Jaga Laut yaitu tugas jaga yang dilaksanakan agar pengoperasian permesinan selama berlayar dapat dilaksanakan dengan lancar dan aman, tugas jaga laut dilaksanakan bergantian setiap empat jam sekali, yaitu kondisi terbaik untuk ketahanan fisik dan dapat diulang setelah beristirahat selama delapan jam.
- c. Dinas Jaga Pelabuhan yaitu tugas jaga yang dilaksanakan ketika kapal sedang sandar ataupun berlabuh jangkar, apapun tujuannya bongkar muat atau perbaikan dan dilaksanakan dengan prinsip-prinsip jaga 24 jam secara bergantian

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. Sesuai dengan prosedur yang di inginkan dan menjaga semua fasilitas kapal agar terbebas dari pencurian atau pengerusakan dari pihak-pihak tertentu.

3. Kegiatan Bongkar

Menurut Istopo (1999:237), Bongkar dikapal *tanker* adalah suatu proses kegiatan memindahkan muatan dari ruang muat/tangki kapal ke tangki timbun suatu terminal dengan menggunakan peralatan pompa-pompa kapal. Pompa-pompa di kapal *tanker* yang digunakan untuk membongkar muatan minyak letaknya berada di salah satu ruang pompa (*pumproom*), yang dihubungkan dengan pipa-pipa ke *deck* utama yang ukurannya lebih besar dari pipa-pipa yang berada di dalam tangki. Pipa-pipa di *deck* utama tersebut dihubungkan dengan *cargo manifold*. *Cargo manifold* dipakai untuk membongkar muatan minyak ke terminal. Untuk kegiatan memuat dari terminal ke kapal menggunakan “*Marine Cargo Hose*”. Umumnya di terminal sudah dilengkapi dengan “*Loading Arms*” yang dapat digerakkan dengan bebas mengikuti tinggi rendahnya letak *cargo manifold* kapal. Letak *cargo manifold* pada kapal *tanker* umumnya berada di tengah kapal dan membujur.

Dalam *Safety Management System* (SMS) prosedur operasi standar perusahaan pada saat proses pembongkaran adalah sebagai berikut:

- a. Pembongkaran harus dimulai dengan tekanan rendah (*low pressure*).
- b. Chief Officer harus mengecek tidak ada tekanan balik (*back pressure*) ke kapal.
- c. Chief Officer harus mengecek tidak ada kebocoran di manifold atau pipa-pipa pada saat tekanan tinggi (*high pressure*).

Menurut Raptis (1991:62), sebelum melakukan bongkar muat kita harus menutup *overboard valves* (kran pipa pembuangan ke laut), dicek dan diikat untuk menandakan bahwa kran tersebut sudah tertutup. Semua kran pembuangan yang menuju ke laut harus dipastikan tertutup dan di cek oleh kurang lebih dua orang yang bertanggung jawab, seperti *Pumpman* dan *Officer* yang sedang berdinas jaga. Sesuai dengan ketentuan *Section IV* pada *Manual on Oil Pollution* IMO (2005:25), kegagalan di dalam bongkar muat disebabkan oleh:

- a. Tidak berfungsinya alat-alat operasi kapal (*Equipment Failure*).
- b. Kelalaian manusia (*Human Error*).
- c. Perencanaan kerja yang tidak sempurna (*Design Faults*).
- d. Tidak adanya latihan-latihan yang menyangkut kegiatan operasi kapal maupun kegiatan penanggulangan keadaan darurat.

Menurut Istopo (1999;258), yang perlu mendapat perhatian khusus sebelum operasi pembongkaran dilakukan ialah memeriksa lubang pembuang air (*deck scupper*) sudah tertutup rapat, *sea suction* (kerangan pembuangan ke laut) dalam posisi tertutup, memeriksa sambungan *manifold* sudah benar-benar kencang, *spill container* (tempat penampungan minyak di bawah *manifold*) dalam keadaan tersumbat, memasang bendera BRAVO pada siang hari dan malam hari menyalakan lampu penerangan merah yang nampak keliling, kerangan-kerangan *cargo* pada posisi sesuai dengan *stowage plan*, memeriksa tangki-tangki yang akan diisi dalam keadaan kering, PV *valve* atau kerangan yang berhubungan dengan peranginan harus dalam posisi terbuka. Terakhir ialah memperoleh informasi dari pihak terminal mengenai urutan rencana pemuatan, kapasitas tekanan minyak pihak terminal, jumlah muatan yang akan diterima oleh terminal, waktu yang diperlukan, serta isyarat jika terminal menghendaki *stop* muatan atau dalam keadaan darurat untuk menyetop pompa.

4. *Avtur*

Avtur adalah *aviation turbine fuel* merupakan salah satu jenis bahan bakar berbasis minyak bumi yang berwarna bening hingga kekuning-kuningan, memiliki rentang titik didih antara 170°C hingga 300°C. *Avtur* terdapat dalam aturan IMDG *code* kelas 3 yaitu cairan mudah terbakar yang berinduk pada *Carriage of Dangerous Cargo*. *Avtur* memiliki sifat menyerupai *kerosine*

karena memiliki rentang panjang C yang sama. Komponen- komponen (SOLAS'74 Bab 7)

Kerosine dan *avtur* terutama adalah senyawa-senyawa *hidrokarbonparafinik* ($C_n H_{2n+2}$) dalam rentang C 10-C 15. Bahan bakar ini tidak digunakan untuk alat transportasi darat seperti motor, mobil bus dan kereta api melainkan sebagai bahan bakar pesawat terbang jenis *jet* atau turbin. Sifat ini dipilih karena memiliki beberapa keunggulan dibandingkan dengan bahan bakar jenis lainnya. Dibandingkan dengan bensin, *avtur* memiliki volatilitas yang lebih kecil sehingga mengurangi kemungkinan kehilangan bahan bakar dalam jumlah besar akibat penguapan pada ketinggian penerbangan. Hal lain yang menguntungkan bagi *avtur* adalah kandungan energi tiap volumenya lebih tinggi dibandingkan dengan bensin sehingga mampu memberikan energi bagi pesawat untuk penerbangan yang lebih jauh.

Avtur mengandung zat aditif tertentu untuk mengurangi resiko terjadinya pembekuan atau ledakan akibat temperatur tinggi serta sifat-sifat lainnya. *Avtur* sebagai bahan bakar pesawat dibedakan menjadi 2 jenis yang berbasis mirip *kerosene*, yaitu (*Jet A* dan *Jet A-1*) dan yang berbasis campuran *naphtha-kerosine* (*Jet B*). *Jet A-1* adalah jenis *avtur* yang paling sering digunakan untuk bahan bakar pesawat diseluruh dunia karena memenuhi standar *ASTM*

D1655, standar spesifikasi Inggris DEF STAN 91-91, dan NATO Code F-35.

Jet A adalah bahan bakar pesawat yang memiliki sifat yang sangat mirip dengan *kerosine*, diproduksi hanya untuk memenuhi standar ASTM sehingga umumnya hanya dapat ditemukan di kawasan Amerika Serikat. *Jet B* jarang digunakan karena sulit untuk ditangani (mudah meledak), dan hanya digunakan pada daerah beriklim sangat dingin. Perbedaan fisik utama antara *Avtur Jet A* dan *Jet-1* adalah titik beku (pada suhu titik beku tersebut, kristal lilin hilang dalam uji laboratorium).

Avtur Jet A terutama digunakan di Amerika Serikat, harus memiliki titik beku -40°C atau dibawahnya, sedangkan *Jet A-1* harus memiliki titik beku -45°C atau dibawahnya sedangkan titik nyala minimal 38°C (100°F). *Jet A-1* banyak tersedia diluar USA. Spesifikasi utama untuk *Jet A-1* adalah spesifikasi UK DEF STAN 91-91 (*Jet A-1*). Beberapa perbedaan utama lainnya antara spesifikasi produksi di Amerika Serikat, Eropa, Afrika, Tengah Timur, atau Asia Pasifik:

- a. Memiliki batas keasaman maksimal 0,10 mg KOH/g.
- b. Pengukuran *total Aromatics* melalui metode ASTM D6379/IP436.
- c. Memiliki persyaratan tambahan untuk pengukuran pelumasan *Jet A-1*.

Ada perbedaan tambahan antara dua spesifikasi utama yang terkait dengan metode uji yang diizinkan. *Exxon Mobile Jet A* dan *Jet A-1*

diproduksi dengan persyaratan *ASTM D1655* dan *Defence Standar 91-91*. Dalam *Shell Aviation Fuels (2015-1)* menjelaskan bahwa *Jet A-1* adalah cocok untuk sebagian besar mesin pesawat turbin. MT.Sungai Gerong memuat avtur dengan jenis *Jet A-1*.

5. Pelabuhan

Menurut Suyono (2001:2) pengertian kepelabuhan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpangan dan atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

Menurut Suyono (2001:2) tentang pelabuhan ditinjau dari sasaran pelayarannya :

a. Pelabuhan umum

Adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan umum.

b. Pelabuhan khusus

Adalah pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

6. Kelalaian

Kelalaian berasal dari kata lalai yang berarti kurang hati-hati, tidak mengindahkan. Kelalaian ialah melakukan sesuatu dibawah standar yang

ditetapkan oleh aturan atau hukum guna melindungi orang lain yang bertentangan dengan tindakan-tindakan yang tidak beralasan atau beresiko melakukan kesalahan. (Keeton, 1984)

Menurut Hanafiah dan Amir (1999) Kelalaian adalah sikap yang kurang hati-hati yaitu tidak melakukan sesuatu yang seharusnya seseorang lakukan dengan sikap hati-hati dan wajar, atau sebaliknya melakukan sesuatu dengan sikap hati-hati tetapi tidak melakukannya dalam situasi tertentu.

Guwandi (1994) mengatakan bahwa kelalaian adalah kegagalan untuk bersikap hati-hati yang pada umumnya wajar dilakukan oleh seseorang yang hati-hati, dalam keadaan tersebut itu merupakan suatu tindakan seseorang yang hati-hati dan wajar tidak akan melakukan didalam keadaan yang sama atau kegagalan untuk melakukan apa orang lain dengan hati-hati yang wajar justru akan melakukan di dalam keadaan yang sama.

Dari pengertian diatas dapat diartikan bahwa kelalaian dapat bersifat ketidaksengajaan, kurang teliti, kurang hati-hati, acuh tak acuh, sembrono, tidak peduli terhadap kepentingan orang lain tetapi akibat tindakan bukanlah tujuannya. Kelalaian bukan suatu pelanggaran hukum atau kejahatan. Jika kelalaian itu tidak sampai membawa kerugian atau cedera kepada orang lain dan orang itu dapat menerimanya, namun jika kelalaian dapat mengakibatkan kerugian materi, mencelakakan atau bahkan merenggut nyawa orang lain ini diklarifikasikan sebagai kelalaian berat, serius dan criminal menurut (Hanafiah dan Amir 1999)

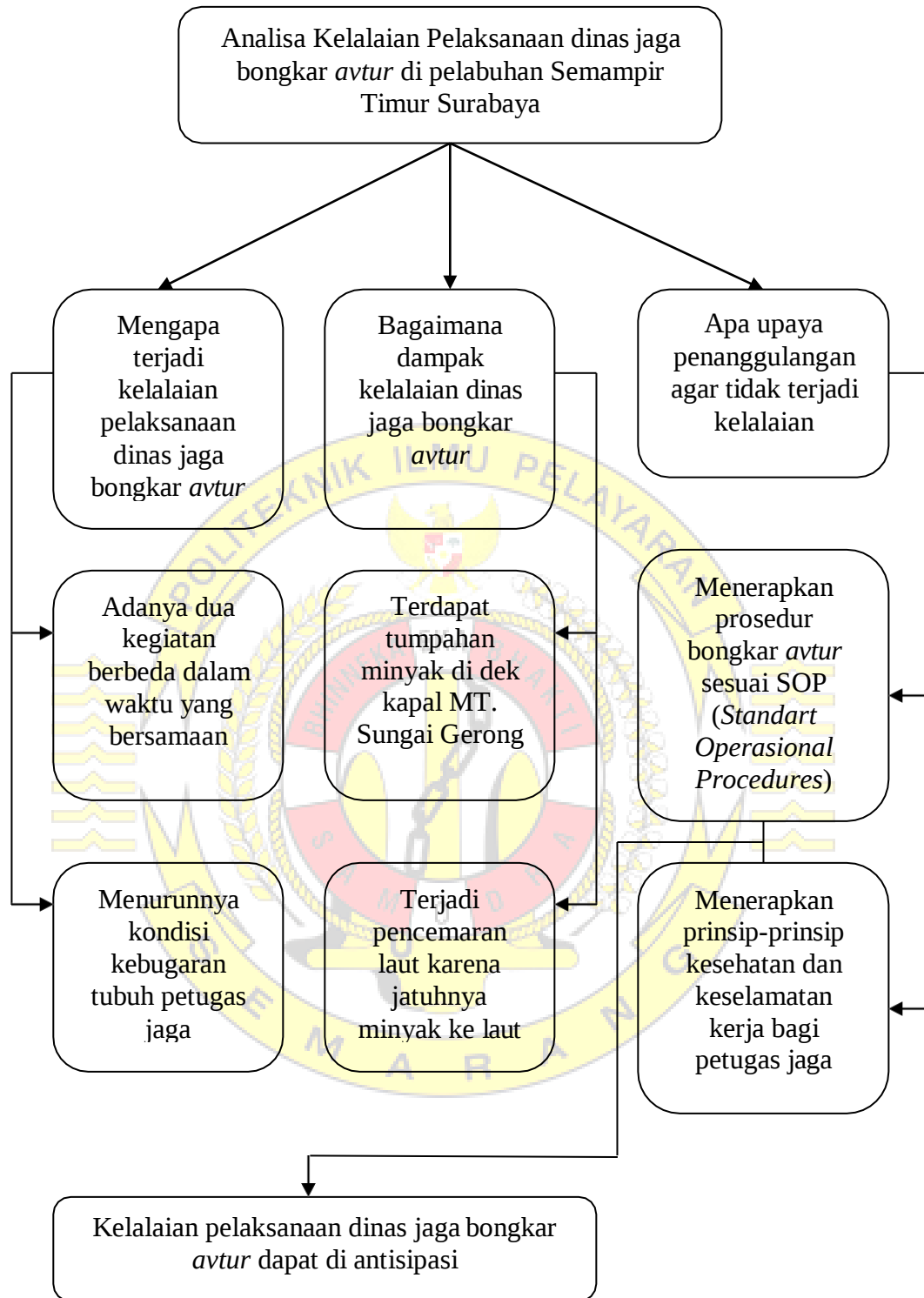
Kelalaian (*negligence*) digunakan untuk menjelaskan tindakan kecerobohan dan dapat merupakan elemen dalam tindakan criminal atau dasar bagi penuntutan perdata. Kelalaian besar, yang mengakibatkan kematian seseorang dapat menjadi dasar tuntutan pembunuhan (Chris Brooker, 2009)

B. Kerangka Pemikiran

Agar penulisan skripsi ini menjadi jelas dan dapat bermanfaat maka diberikan kerangka pemikiran dan penulis menggambarkan kerangka pemikiran dibawah ini untuk memudahkan pemahaman mengenai adanya hambatan dalam pengoperasian kapal yang disebabkan oleh beberapa faktor sehingga mengakibatkan kelalaian dalam melaksanakan dinas jaga di pelabuhan pada saat kegiatan bongkar. Fokus dan penuh tanggung jawab dalam melaksanakan dinas jaga sangat diperlukan untuk menjamin keselamatan kapal, awak kapal, dan muatan *avtur* itu sendiri selama melaksanakan pembongkaran hingga selesai.

Mengingat dampak negatif akibat kelalaian dapat menyebabkan kerugian terhadap perusahaan muatan maupun pihak pelabuhan, hingga kecelakaan dalam bekerja, maka diperlukan perhatian dalam pemahaman prosedur berdinas jaga yang baik dan benar pada saat melaksanakan kegiatan bongkar agar tidak terjadi kerugian yang disebabkan oleh kelalaian dalam bentuk apapun.

Di bawah ini pohon masalah atau kerangka pemikiran yang telah disusun oleh penulis:



Gambar 2.1. Kerangka Pemikiran

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Simpulan dari penelitian ini adalah:

1. Penyebab terjadi kelalaian petugas jaga di kapal MT.Sungai Gerong pada saat melaksanakan dinas jaga bongkar *avtur* di pelabuhan Semampir Timur adalah karena adanya dua kegiatan yang dilakukan bersamaan yaitu dinas jaga bongkar dan juga adanya kegiatan *audit* oleh perusahaan sehingga mengakibatkan petugas jaga khususnya perwira mengalami penurunan kondisi kebugaran tubuhnya saat pelaksanaan dinas jaga sehingga mengakibatkan kelalaian.
2. Dampak dari kelalaian pelaksanaan dinas jaga bongkar *avtur* adalah terdapat tumpahan minyak diatas kapal hingga jatuh ke laut yang berpotensi mengakibatkan pencemaran laut tanpa sepengetahuan petugas jaga.
3. Cara menanggulangi kelalaian yang terjadi pada saat melaksanakan dinas jaga bongkar adalah menerapkan prosedur bongkar *avtur* sesuai SOP (*Standart Operasional procedure*) ataupun *standing order* yang diberikan oleh *Chief Officer* dengan baik dan benar tanpa meninggalkan tanggung jawabnya serta menerapkan prinsip-prinsip kesehatan dan keselamatan kerja bagi petugas jaga agar setiap perwira jaga ataupun juru mudi jaga serta kelasi jaga pada saat pelaksanaan dinas jaga

bongkar *avtur* dalam kondisi prima dan paham akan tugas-tugas yang akan dilaksanakannya serta resiko-resiko yang akan diterima jika melanggar peraturan-peraturan dinas jaga yang sudah ditentukan. diatas kapal MT.Sungai Gerong.

B. Saran

1. Petugas jaga kapal sebaiknya bertanggung jawab atas tugas yang harus dilaksanakan terlebih dahulu tanpa meninggalkan kewajibannya serta disiplin dalam mengecek kondisi peralatan bongkar setiap sebelum serta sesudah pelaksanaan bongkar muat agar proses pembongkaran berjalan lancar.
2. SOPEP diharapkan selalu dalam kondisi siap serta isinya harus lengkap dan petugas jaga diharapkan benar-benar paham dalam penggunaan alat-alat yang ada di dalam SOPEP.
3. Setiap petugas jaga diharapkan menerapkan prosedur bongkar *avtur* sesuai SOP dan menerapkan prinsip-prinsip kesehatan dan keselamatan kerja pada saat melaksanakan tugas jaga.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Raharjo. 2011. Manajemen Transportasi Darat. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Basuki, M., Kusuma, P. A., & Soares, Z. 2016. Penilaian Resiko Operasional Pelayanan Bongkar Muat Kapal di Pelabuhan Dili, Timor-Leste. Teknoin
Vol. 22 No. 8, 577-583
- Bintoro Tjokroamidjojo. 1984. Pengantar Administrasi pembangunan, LP3ES, Jakarta
- Broker, Chris. 2009. Ensiklopedia Keperawatan. Alih bahasa Andry H dkk editor bahasa Indonesia Estu Tiar. ECG. Jakarta
- Branch, 1995, Dictionary Of Shipping Internasional Business Trade Terms and Abbrivation. London
- House, D. J. 2005. Cargo Work for Maritime Operation Seventh Edition. Elsevier. Oxford.
- Istopo. (1999). Kapal dan Muatannya. Koperasi BP31P. Jakarta.
- Keeton . Page W et al. 1984. Proses and Keeton on Tort. ST. Paul Minnesota. West Publishing Co. USA
- M. Jusuf Hanafiah dan Amri Amir, 1999, Etika Kedokteran dan Hukum Kesehatan. Edisi 3, Jakarta.
- MEPC of IMO. 2005. IMO IA569E Manual on Oil Pollution (Section IV) 2005 Edition.
- Nana Syaodih Sukmadinata. (2010). Metode Penelitian Pendidikan. Remaja Rosdakarya. Bandung
- Safe Work Australia. 2009. Working Safely with Containers. Commonwealth of Australia. Barton.
- Sugiyono. 2009. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Alfabeta. Bandung.
- Sugiyono. 2012. Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D. Alfabeta. Bandung
- Sugiyono. 2014. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Alfabeta. Bandung.
- Sujarweni, V. Wiratna. 2014. Metodologi Penelitian. Pustaka Baru Press. Yogyakarta.
- Taylor, J.H, dalam Buku Guwandi, 1994, Kelalaian Medik, FKUI. Jakarta.
- The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (Ratification) and for Matters Connected Therewith Laws of 1985 and 1998. (1985). The Merchant Shipping.
- Westra, Pariata, dkk. 1989. Ensiklopedia Administrasi. PT. Gunung Agung. Jakarta

LAMPIRAN 1 HASIL WAWANCARA

Cuplikan hasil wawancara Penulis bersama *Chief Officer* di MT. Sengai Gerong yang dilaksanakan pada saat Peneliti melaksanakan praktek laut.

Teknik : Wawancara

Penulis/*Deck Cadet* : Yusuf Agus Ardiyani

Mualim 1/*Chief Officer* : Fatalbar

Tempat : *Deck Office*

Wawancara dilakukan saat *Chief Officer* setelah melaksanakan pengecekan pada *manifold* 1 dan ketika istirahat siang. Berikut hasil wawancara tersebut :

Cadet : “*Chief* ijin tanya *chief*, faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya kelalaian dinas jaga bongkar yang mana terjadinya kebocoran dan tumpahan minyak hingga berpotensi terjadinya pencemaran laut?”

C/O : “Banyak faktor yang bisa membuat petugas jaga menjadi lalai seperti ini.”

Cadet : “Izin *chief* itu apa saja ya?”

C/O : “Dari segi manusia karena tadi yang terjadi dilapangan kita sedang melaksanakan banyak kegiatan yakni adanya pelaksanaan bongkar dan juga adanya *audit* oleh perusahaan mengakibatkan terpecahnya konsentrasi bagi petugas jaga, bahkan saya pribadi juga sangat terbengkalai karena mengurus muatan juga menghandle jalannya *audit* yang dilaksanakan oleh *auditor*. Dari segi prosedur tadi pda

saat *line up* tidak ada yang *standby* di manifold, dari segi peralatan juga di temukan *seatriing* yang rusak pada *manifold* 1, hingga alam yang kurang mendukung termasuk menghambat proses bongkar juga.”

Cadet : “Ternyata banyak juga ya *chief* faktornya”

C/O : “Iya det. Masalah seperti ini harus segera ditindak lanjuti dan dilaporkan ke perusahaan agar tidak terjadi kesalahpahaman kurangnya muatan yang dibongkar karena adanya minyak yang tumpah atau jatuh ke laut.”

Cadet : “izin *chief* kalo faktor seperti itu apa semuanya bisa di antisipasi agar tidak terjadi hal seperti ini lagi?”

C/O : “Iya bias juga det, seharusnya sebelum pelaksanaan kegiatan apapun petugas jaga harus dalam kondisi prima dan siap untuk bekerja dan diadakan *briefing* apa saja yang harus dilakukan dan harus tetap dalam prosedur atau SOP yang ada, selain itu juga persiapan pada pengecekan peralatan sebelum dan sesudah bongkar juga sangat penting serta perwira harus memantau dan menginformasika tentang prakiraan cuaca yang di dapat dari radio pantai”

Cadet : “Oh.. begitu *chief*?”

C/O : “iya bener det. Jadi besok kalau kamu sudah jadi mualim yang lebih penting adalah kebugaran fisik kamu, kamu harus bisa memanfaatkan jam kerja dan jam istirahat kamu agar kamu selalu

sehat dan selalu dalam kondisi siap dan segala SOP yang ada harus benar-benar kamu pahami”

Cadet : “hehehe, siap *Chief* terimakasih *chief* atas waktunya silahkan dilanjut untuk kegiatan selanjutnya”

C/O : “Oke det, silahkan makan siang juga setelah itu lanjut dampingi mualim 2 untuk kelanjutan *audit*”

Cadet : “Siap *chief*.”

Mengetahui,
Narasumber

Fatalbar
(*Chief Officer*)

04 April 2017
Pewawancara,

Yusuf Agus Ardiyani
(*Cadet*)



LAMPIRAN 2

HASIL WAWANCARA

Cuplikan hasil wawancara Penulis bersama Mualim III di MT. Sungai Gerong yang dilaksanakan pada saat Peneliti melaksanakan praktek laut.

Teknik : Wawancara

Penulis/*Engine Cadet* : Yusuf Agus Ardiyani

Mualim 3/*Third Officer* : Sigit Bayu Utomo

Tempat : CCR (*Cargo Control Room*)

Wawancara dilakukan saat menemani *Third Officer* melaksanakan tugas jaga bongkar. Berikut hasil wawancara tersebut :

Cadet : “*Third* izin tanya, faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya kelalaian dinas jaga bongkar yang mana terjadinya kebocoran dan tumpahan minyak hingga berpotensi terjadinya pencemaran laut?”

3/O : “Banyak faktor yang bisa membuat petugas jaga menjadi lalai.”

Cadet : “Izin *third* itu apa saja ya?”

3/O : “Seperti yang kamu lihat dampak yang terjadi seperti kebocoran dan tumpahnya minyak hingga potensi pencemaran laut pada saat itu juga kebetulan pas jam jaga saya, pada saat itu saya benar-benar merasa capek karena dari kemarin lembur mempersiapkan segala sesuatunya untuk *audit* hari ini. Tanpa bantuan kamu pun semua itu tidak akan selesai secepat ini, tapi disamping itu juga saya mungkin salah karena saya terlalu memikirkan *audit* hingga lupa bahwa saya

sedang melaksanakan tugas jaga bongkar dan itu sudah kewajiban saya yang harus saya tanggung jawabkan.”

Cadet : “kira-kira menurut *third* agar tidak terjadi kelalaian seperti itu bagaimana cara meminimalisir agar tidak terjadi kelalaian tersebut *third*?”

3/O : “ya itu det, kamu harus benar-benar siap dalam hal kesehatan maupun mental dan tidak lupa juga dalam melaksanakan seluruh kegiatan harus paham akan SOP yang ada, kamu harus terus mempelajari semua apa, dampak, dan upaya yang sekiranya akan terjadi di atas kapal”

Cadet : “Oh.. begitu ya *third*, terima kasih untuk waktunya *third* mohon doanya agar kelak saya bisa jadi *Third officer* yang selalu bertanggung jawab.”

3/O : “Okay pasti itu, kamu harus benar-benar belajar”

Cadet : “Siap *third*!!!”

Mengetahui,

04 April 2017

Narasumber

Pewawancara

Sigit Bayu U
(*Third Officer*)

Yusuf Agus Ardiyani
(*Cadet*)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Yusuf Agus Ardiyani
Tempat/Tanggal Lahir : Lamongan, 25 Agustus 1993
NIT : 51145235 N
Alamat Asal : Jl. Kauman 2 No.631 RT.005 RW.006 Kel.Blimbing –
Kec.Paciran - Kab.Lamongan - Jawa Timur
Agama : Islam
Pekerjaan : Taruna PIP Semarang
Status : Belum Menikah
Hobby : Olahraga

Orang Tua

Nama Ayah : Muasfandi, SE.MM
Pekerjaan Ayah : Dosen
Nama Ibu : Nuriyani
Pekerjaan Ibu : Ibu Rumah Tangga
Alamat : Jl. Kauman 2 No.631 RT.005 RW.006 Kel.Blimbing –
Kec.Paciran - Kab.Lamongan - Jawa Timur

Riwayat Pendidikan

1. TK ABA Brondong Lulus 2000
2. MIM 04 Blimbing Lulus Tahun 2006
3. SMP Negeri 1 Paciran Lulus Tahun 2009
4. SMA Negeri 1 Paciran Lulus Tahun 2012
5. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2014 – Sekarang

Pengalaman Prala (Praktek Laut)

Nama Kapal : MT. Sungai Gerong *transfer to* MT. Kamojang
Perusahaan : PT. Pertamina (PERSERO)
Alamat : Jl. Yos Sudarso Kav. 32-34 Tanjung Priok, Jakarta Utara