

**ANALISA KELALAIAN TUGAS JAGA DI KAPAL MV. ANDHIKA**

**PARAMESTI SAAT SANDAR DI SURALAYA**



**SKRIPSI**

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar  
Sarjana Terapan Pelayaran**

**Disusun Oleh :**

**ERVINDA AGUNG SAMUDRA**

**NIT. 51145243 N**

**JURUSAN NAUTIKA  
PROGRAM DIPLOMA IV  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN  
SEMARANG**

**2020**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**ANALISA KELALAIAN TUGAS JAGA DI KAPAL MV.ANDHIKA  
PARAMESTI SAAT SANDAR DI SURALAYA**

DISUSUN OLEH:

**ERVINDA AGUNG SAMUDRA**  
NIT. 51145243 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan  
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang  
Semarang, 19-02-2020

Dosen Pembimbing I

Materi

  
**Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar.**  
Penata Tingkat I(III/d)  
NIP. 19760709 199808 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan

  
**DARYANTO, SH, MM**  
Pembina IV/a  
NIP. 19580324 198403 1 002

Mengetahui  
Ketua Program Studi Nautika

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

**HALAMAN PENGESAHAN**

**ANALISA KELALAIAN TUGAS JAGA DI KAPAL MV ANDHIKA  
PARAMESTI SAAT SANDAR DI SURALAYA**

DISUSUN OLEH:

**ERVINDA AGUNG SAMUDRA**  
NIT. 51145243 N

Telah diuji dan disahkan Oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus dengan

Nilai..... Pada Tanggal, .....2020

Penguji I

Penguji II

Penguji III

  
**Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc**  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

  
**Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19760709 199808 1 001

  
**ROMANDA ANNAS AMRULAH, S.ST, M.M**  
Penata Muda Tk I (III/b)  
NIP. 19840623 201012 1 005

Dikukuhkan Oleh:

**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG**

**Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc, M.Mar**  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001

...

## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ERVINDA AGUNG SAMUDRA  
NIT : 51145243 N  
Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul "Analisa Kelalaian Tugas Jaga Di Kapal MV. Andhika Paramesti Saat Sandar Di Suralaya" adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan atau plagiat 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 atau menerima sanksi lain.

Semarang, 14-02-2020

Yang menyatakan,



**ERVINDA AGUNG SAMUDRA**  
NIT. 51145243 N

## MOTTO

“Jika kamu tidak sanggup menahan lelahnya menuntut ilmu, maka kamu harus siap menanggung pedihnya kebodohan.”

(Imam Syafi’i)

*“Ilmu adalah buruan dan tulisan adalah ikatannya,*

*Ikatlah buruanmu dengan tali yang kuat.*

*Termasuk kebodohan ketika engkau mendapatkan merpati,*

*Setelah itu kamu tinggalkan terlepas terbang bersama yang lain.”*

(Imam Syafi’i)



## HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada :

1. Kedua orang tua saya, Ibu Luluk Pujiati dan Ayah Narto yang sangat saya sayangi, terima kasih atas kasih sayang, doa, dukungan dan pengorbanan serta ridho yang kalian berikan.
2. Seluruh dosen, khususnya Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar. dan Bapak Daryanto, SH, MM. yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan kepada saya.
3. Seluruh senior dan teman-teman angkatan LI, khususnya Nautika *Bravo* yang selalu kompak serta Kasta WIROTAMAN dan adik angkatan LII, LIII, LIV, dan LV terima kasih atas kerjasamanya.
4. Asabella Riszky Widuri, Amd.farm yang selalu memberikan motivasi dan semangat serta doa.
5. Semua crew MV. Andhika Paramesti yang sudah banyak memberikan ilmu kepada penulis pada saat praktek semoga menjadi amalan yang tak pernah putus dan bermanfaat.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul “Analisa Kelalaian Tugas Jaga di Kapal MV.Andhika Paramesti Saat Sandar di Suralaya”.

Penulisan skripsi ini disusun dengan maksud untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar Profesional Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel.) dalam bidang Nautika program D.IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berusaha menyusun skripsi ini sebaik mungkin dengan keadaan yang sebenar-benarnya berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis banyak mendapatkan bimbingan, dukungan, dan saran serta bantuan dari berbagai pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar selaku Ketua Program Studi Nautika
3. Bapak Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Bapak Daryanto, SH, MM. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Seluruh dosen dan civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

6. Seluruh crew MV. Andhika Paramesti yang telah memeberikan bimbingan pada penulis selama praktek laut.
7. Kedua orang tua saya, Ibu Luluk Pujiati dan Ayah Narto yang sangat saya sayangi, terima kasih atas kasih sayang, doa, dukungan dan pengorbanan serta ridho yang kalian berikan.
8. Rekan-rekanku angkatan LI PIP Semarang khususnya N VIII B dan Perwira Muda yang membantu menyumbangkan pemikirannya untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Dan semua pihak yang telah membantu dan mendukung baik secara moril maupun materil yang tidak dapat penulis sebut satu persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, saran dan masukan selalu penulis harapkan. Apabila ada pihak yang merasa dirugikan berkaitan dengan skripsi ini, penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya dan bersedia untuk meralatnya. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak.

Semarang, Februari 2020

ERVINDA AGUNG SAMUDRA  
NIT 51145243 N

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	vi
KATA PENGANTAR .....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
ABSTRAKSI .....	xii
ABSTRACT.....	xiii
BAB I      PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	3
1.3 Batasan Masalah.....	3
1.4 Tujuan Penelitian.....	3
1.5 Manfaat Penelitian.....	4
1.6 Sistematika Penulisan.....	5
BAB II     LANDASAN TEORI	
2.1 Tinjauan Pustaka .....	7
2.2 Kerangka Berpikir .....	19

BAB III	METODE PENELITIAN	
	3.1 Waktu dan Tempat Penelitian .....	22
	3.2 Pendekatan dan Desain Penelitian.....	22
	3.3 Sumber Data .....	24
	3.4 Metode Pengumpulan Data .....	25
	3.5 Metode Analisis Data.....	28
BAB IV	ANALISIS HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	4.1 Gambaran Umum Obyek Penelitian.....	31
	4.2 Temuan Penelitian dan Analisa Masalah .....	34
	4.3 Pembahasan Masalah .....	37
BAB V	PENUTUP	
	5.1 Kesimpulan.....	63
	5.2 Saran.....	63
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1     *Crew List*
- Lampiran 2     *Ship Particular*
- Lampiran 3     *Visitor Log Book*
- Lampiran 4     *Crew leave ashore*
- Lampiran 5     Lembar Wawancara
- Lampiran 6     Daftar Riwayat Hidup



## ABSTRACT

**ERVINDA AGUNG SAMUDRA**, 2020, NIT: 51145243.N, “*Analysis of watchkeeping negligence when MV. Andhika Paramesti was berthed at the Suralaya*”, Nautical department, program of diploma IV, Merchant Marine Polytechnic Of Semarang, Lecture I: Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar. and  
Lecture II: Daryanto, SH, MM.

The ship is a marine transportation facilities are most needed for the transport of goods due to be carried out by a large amount as well as the costs incurred are less than the other means of transport. However, the above can not be successful without good skill and responsibility of seafarer. To avoid things that are not desirable such : theft and other hazard that can harm various parties. Implementation of guard services performed by the crew shall be in accordance with the rules applicable in accordance with the International standards such as : guard duty at the port, keep the deck etc, and the master must control the activities of the crew that aims to minimize and prevent things which may endanger the ship, human, cargo, etc. So it is expected to achieve a secure and controlled circumstances as expected by all parties.

In this thesis the authors also use rules taken from theories related to the topics discussed. In addition, the research method used by the writer is qualitative, while the method used is fishbone.

MV. Andhika Paramesti is a type of bulk carrier ship owned by PT. Andhika Lines. MV. Andhika Paramesti was manned by various ethnic groups, a wide range of properties and behaviour and there is a diversity of educational backgrounds seen in the case of marine diploma held, will affect the loading and unloading process, especially the ship's officers that will affect the pattern think of each individual in to see everything, either in making decisions, understanding of procedures and control procedures equipment. Comprehension suboptimal guard duty and indiscipline of the crew members of MV. Andhika Paramesti, therefore Master appointed as representative or envoy of the company should provide guidance and insight to watch the procedure on the ship to prevent such errors.

For that, they need a good sailor skills so that these problems can be overcome in order to realize a safe *watchkeeping was berthed at port*.

**Keywords:** Watchkeeping, Port, Negligence

## ABSTRAKSI

**ERVINDA AGUNG SAMUDRA**, 2020, NIT: 51145243.N, “*Analisa Kelalaian Tugas Jaga Di Kapal MV. Andhika Paramesti Saat Sandar di Suralaya*”, Program Studi Nautika, program diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar. dan Pembimbing II: Daryanto, SH, MM.

Kapal adalah sarana angkutan laut yang paling dibutuhkan untuk pengangkutan barang karena dapat dilaksanakan dengan jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih sedikit dibandingkan sarana angkutan yang lain. Namun hal tersebut di atas tidak dapat terlaksana dengan baik tanpa kecakapan pelaut yang baik dan bertanggung jawab. Agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Pelaksanaan dinas jaga yang dilaksanakan oleh anak buah kapal harus sesuai dengan aturan-aturan yang berlaku sesuai dengan standart international seperti : tugas jaga di pelabuhan, jaga geladak dan lain sebagainya, dan nakhoda harus mengontrol kegiatan anak buah kapal yang bertujuan untuk meminimalkan dan mencegah hal-hal yang dapat membahayakan kapal, manusia, muatan dan lain sebagainya, sehingga diharapkan tercapainya keadaan yang aman dan terkendali sesuai yang diharapkan oleh semua pihak.

Dalam skripsi ini juga penulis menggunakan kaidah yang diambil dari teori yang berhubungan dengan topik yang dibahas. Selain itu metode penelitian yang digunakan oleh penulis adalah kualitatif, sedangkan untuk metode penyelesaian yang digunakan adalah *fishbone*.

MV. Andhika Paramesti merupakan jenis kapal curah yang dimiliki PT. Andhika Lines. MV. Andhika Paramesti diawaki oleh beraneka macam suku bangsa, beraneka macam sifat dan tingkah lakunya dan terdapat keanekaragaman yang dilihat dari latar belakang pendidikan dalam hal ijazah laut yang dimiliki, akan mempengaruhi proses bongkar muat, terutama perwira kapal yang akan mempengaruhi pola pikir dari setiap individu dalam melihat segala sesuatu, baik dalam mengambil keputusan, pemahaman mengenai prosedur dan penguasaan peralatan. Pemahaman prosedur dinas jaga yang kurang optimal dan ketidakdisiplinan para awak kapal MV. Andhika Paramesti, maka dari itu Nakhoda yang ditunjuk sebagai wakil atau utusan dari perusahaan harus memberikan pengarahan dan penjelasan terhadap prosedur jaga di kapal untuk mencegah timbulnya kesalahan-kesalahan tersebut.

Untuk itu, diperlukan kecakapan antar petugas jaga yang baik agar terwujudnya suatu tugas jaga yang aman selama sandar dipelabuhan.

**Kata kunci:** Dinas jaga, Pelabuhan, Kelalaian

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. LATAR BELAKANG**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di Dunia, dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Sehingga dalam proses pendistribusian barang antara pulau yang satu dengan pulau yang lain akan lebih efektif dan efisien jika dilakukan menggunakan transportasi laut. Oleh karena itu, kapal di pilih sebagai sarana transportasi laut yang di anggap paling tepat, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana transportasi yang lain.

Dalam hal memuat barang, kapal mengutamakan penanganan muatan yang efektif dan efisien. Agar hal tersebut dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan pengetahuan tentang prinsip-prinsip memuat yang baik dan benar, Seperti melindungi kapal, melindungi muatan, melindungi awak kapal, memperkecil *broken stowage* (BS), dan melakukan bongkar muat secara efisien. Sesuai dengan prinsip-prinsip pemuatan diatas perwira jaga harus benar-benar melaksanakan tugas jaga agar tidak terjadi kesalahan terhadap penataan muatan yang mengakibatkan keterlambatan bongkar muat yang akhirnya akan menimbulkan kerugian bagi perusahaan. 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. 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 dan *over stowage* 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 meninggalkan kewajiban tugas jaganya tanpa ijin perwira jaga yang bersangkutan. Hal demikian dapat mengakibatkan antara lain, memuat tidak sesuai dengan *stowage plan*, mengabaikan prinsip-prinsip memuat dan masih banyak resiko-resiko yang tinggi sehingga menimbulkan kerugian besar bagi perusahaan pelayaran. Untuk itu diperlukan perwira kapal yang menghargai juga mengerti akan tugas-tugas menyangkut jaga di pelabuhan. Kebanyakan perwira kapal menganggap remeh tugas tersebut. Mereka sering sekali meninggalkan tugas jaganya misalnya: Kelelahan akibat pesiar, tidur dikamar atau menyerahkan tugas kepada awak kapal yang belum mengerti tentang pemuatan.

Oleh karena itu, untuk mengetahui kelalaian-kelalaian apa yang sering terjadi dan upaya apa yang dilakukan untuk mengurangi terjadinya

kelalaian dinas jaga tersebut, maka penulis tertarik untuk membahas masalah ini dengan mengambil judul ”**Analisa Kelalaian Tugas Jaga Di Kapal MV. Andhika Paramesti Saat Sandar di Suralaya “**

## **1.2. PERUMUSAN MASALAH**

Berdasarkan judul yang telah penulis kemukakan, maka pokok permasalahan dalam judul ini adalah :

1.2.1. Apa faktor penyebab kelalaian saat tugas jaga di kapal MV. Andhika Paramesti ?

1.2.2. Bagaimana upaya untuk mengatasi kelalaian tugas jaga di MV. Andhika Paramesti ?

## **1.3. BATASAN MASALAH**

Mengingat banyaknya permasalahan dalam pembahasan ini, maka penulis hanya akan membahas hal-hal yang berkaitan dengan tugas jaga pada saat proses bongkar tanggal 27 MEI 2017 di pelabuhan Suralaya - Jetty 2.

## **1.4. TUJUAN PENELITIAN**

Tujuan penulis mengajukan skripsi ini adalah :

1.4.1. Untuk mengetahui pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan bagi perwira dan jurumudi jaga pada saat kapal sandar.

1.4.2. Untuk mengetahui akibat yang di timbulkan oleh kelalaian perwira jaga dalam menjalankan tugas jaga di pelabuhan.

1.4.3. Untuk mengetahui upaya yang di lakukan untuk mengurangi terjadinya kelalaian dinas jaga di pelabuhan.

## 1.5. MANFAAT PENELITIAN

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap akan tercapainya beberapa manfaat yang dapat dicapai, antara lain:

- 1.5.1. Pembahasan ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam memperbaiki pelaksanaan dinas jaga yang kurang sesuai dengan prosedur di atas kapal, sehingga pada akhirnya akan tercipta suasana kerja yang diharapkan oleh semua pihak.
- 1.5.2. Dapat menambah informasi 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.
- 1.5.3. Sebagai referensi bagi perusahaan pelayaran dalam mengetahui sampai sejauh mana pelaksanaan dinas jaga di MV. Andhika Paramesti, sehingga perusahaan dapat mengambil tindakan seperlunya agar tidak mendapat klaim atas keterlambatan kedatangan muatan yang disebabkan dari kesalahan memuat.
- 1.5.4. Sebagai sumbangan bagi para pembaca, baik secara langsung maupun tidak langsung. sehingga pada akhirnya dapat bermanfaat dalam peningkatan dinas jaga dikapal MV. Andhika Paramesti
- 1.5.5. Menambah pengetahuan bagi penulis maupun pembaca tentang kegiatan dinas jaga yang ada di atas kapal MV. Andhika Paramesti pada saat sandar di pelabuhan dan sedang melakukan kegiatan bongkar muat.

## **1.6. SISTEMATIKA PENULISAN**

Sistematika dalam penyusunan skripsi ini dapat dibagi dalam lima Bab, dimana masing-masing bab saling berkaitan satu sama lain sehingga tercapai tujuan dalam penulisan skripsi ini.

### **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulis skripsi. Latar belakang berisi tentang alasan pemilihan judul skripsi dan diuraikan pokok-pokok pikiran beserta data pendukung tentang pentingnya judul yang dipilih. Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Tujuan penelitian berisi tujuan spesifik yang ingin dicapai melalui kegiatan penelitian. Manfaat penelitian berisi tentang uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian dari pihak yang berkepentingan. Batasan masalah berisi tentang batasan-batasan dari pembahasan masalah yang akan diteliti. Sistematika penulisan berisi susunan atau urutan-urutan skripsi.

### **BAB II LANDASAN TEORI**

Pada bab ini terdiri dari tinjauan pustaka dan kerangka pikir penelitian. Tinjauan pustaka berisi teori atau pemikiran serta konsep yang melandasi judul penelitian. Kerangka pikir penelitian merupakan pemaparan penelitian kerangka berfikir atau tahap pemikiran secara kronologis pemahaman teori dan konsep. Definisi operasional adalah definisi tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang di pandang penting.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, metode pengumpulan data dan teknik analisis data.

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini terdiri dari hasil analisa data penelitian dan pembahasan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam identifikasi kelalaian dinas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan dan bagaimana upaya untuk menyelesaikan masalah agar tidak terjadi kelalaian dalam pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan. Analisa data merupakan bagian inti dari skripsi dan berisi pembahasan mengenai hasil-hasil penelitian yang diperoleh.

### **BAB V PENUTUP**

Pada bab ini terdiri dari kesimpulan dan saran. Maka sebagai bagian akhir penulisan skripsi ini akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian sebagai pemecahan suatu masalah.

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1. TINJAUAN PUSTAKA**

##### **2.1.1. Analisa**

Menurut Spradley (Sugiono, 2015:335) mengatakan bahwa analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan. Analisis adalah suatu usaha untuk mengurai suatu masalah atau focus kajian menjadi bagian –bagian (decomposition) sehingga susunan/tatanan bentuk sesuatu yang diurai itu tampak dengan jelas dan karenanya bisa secara lebih terang ditangkap maknanya atau lebih jernih dimengerti duduk perkaranya (Satori dan Komariyah, 2014:200).

Berdasarkan pendapat diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa Analisis merupakan penguraian suatu pokok secara sistematis dalam menentukan bagian, hubungan antar bagian serta hubungannya secara menyeluruh untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang tepat.

##### **2.1.2. Kelalaian**

Menurut Prof. Dr. Wirjono Prodjodikoro (2003:72), Kelalaian adalah kesalahan pada umumnya, tetapi dalam ilmu

pengetahuan hukum mempunyai arti teknis yaitu suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang kurang berhati-hati sehingga akibat yang tidak disengaja terjadi. Menurut Jan Remmelink (2003:177), Pada intinya kelalaian mencakup kurang cermat berpikir, kurang pengetahuan, atau bertindak kurang terarah.

Berdasarkan pendapat diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa Kelalaia berarti tidak atau kurang menduga secara nyata kemungkinan terjadinya akibat fatal dari tindakan orang tersebut dikarenakan kurangnya pengetahuan atau bertindak tidak sesuai prosedur yang ada.

### 2.1.3. Dinas jaga

Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas. Jaga (2014:376) adalah bangun, tidak tidur, berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, mengawasi, melindungi dan menjaga keselamatan dan keamanan lingkungan sekitar.

Sedangkan Menurut *Purwadarminta* (2006: 293 dan 459), Pengertian dari dinas jaga dibagi menjadi dinas dan jaga yaitu:

2.1.3.1. Dinas adalah bagian kantor atau pemerintah yang mengurus pekerjaan tertentu, segala sesuatu yang berhubungan dengan jawatan atau sedang menjalankan tugas kewajiban.

2.1.3.2. Jaga adalah tidak tidur, bangun, berkawal, menunggu supaya selamat (jangan sampai hilang), berawas-awas waspada dalam menghadapi segala kemungkinan.

2.1.3.3. Dari definisi tersebut diatas Pengertian dinas jaga adalah tanggung jawab untuk suatu pekerjaan jaga yang dilakukan dikapal atau di pelabuhan untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian, 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.

2.1.3.4. Tujuan dilaksanakannya dinas jaga, yaitu :

2.1.3.4.1. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan dan lingkungannya.

2.1.3.4.2. Melaksanakan atau mentaati peraturan dan ketentuan yang berlaku secara nasional maupun internasional.

2.1.3.4.3. Melaksanakan perintah atau intruksi dari perusahaan maupun dari Nakhoda.

2.1.3.5. Mengingat pentingnya penerapan prosedur dinas jaga yang benar di atas kapal, dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan itu sendiri. Setiap awak kapal terutama seorang mualim harus

memahami betul tentang organisasi kerja di kapal, termasuk dalam hal ini mengenai peraturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat. Tentunya aturan-aturan yang dibuat ini mengacu terhadap aturan yang telah ditetapkan dan disepakati secara internasional. Setiap kewajiban-kewajiban selama tugas jaga haruslah selalu dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik.

2.1.3.6. Jaga pelabuhan sendiri, berarti tugas jaga yang dilaksanakan ketika kapal sedang sandar dan dilaksanakan dengan prinsip jaga 24 jam bergantian, hal ini bertujuan agar awak kapal dapat diatur bergantian pesiar/meninggalkan kapal. Sebelum melaksanakan tugas jaga, petugas jaga harus mempersiapkan fisik dan mental agar tugas jaga dapat berjalan dengan baik dan lancar, untuk itu sebelum bertugas wajib memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

2.1.3.7. Waktu istirahat yang cukup, hal ini bertujuan agar saat melakukan tugas jaga, tubuh dalam keadaan *fit*. *Fit* di sini bukan hanya sehat, bahkan Dr. Ade Jeanne D. L. Tobing, SpKO menjelaskan bahwa ada kesalahan persepsi mengenai sehat dan bugar. Banyak orang masih menganggap keduanya merupakan kondisi yang sama. “Menurut *WHO*, sehat adalah suatu keadaan sehat fisik,

mental dan sosial. Tidak hanya bebas dari penyakit dan kelemahan. Sedangkan *Fit* adalah kemampuan individu untuk melakukan fungsinya secara efisien dan efektif, serta mampu melakukan kegiatan darurat tanpa merasa lelah.” Kata Ade.

2.1.3.7.1. Petugas jaga sebelum jaga dilarang meminum alkohol/obat-obatan yang memabukkan (4 jam sebelum jaganya).

2.1.3.7.2. Saat berjaga petugas jaga wajib melengkapi diri dengan perlengkapan diri yang memadai, misalnya *safety shoes, wearpack, helm, safety gloves* dan lain-lain.

#### **2.1.4. Perwira jaga laut**

Perwira jaga laut adalah yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam secara aman selama periode tugasnya, pada saat itu perwira jaga yang bersangkutan harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di Ruang peta atau ruang *bridge control*.

#### **2.1.5. Nakhoda**

Menurut UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 butir 41, Nakhoda atau *Master* adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai

wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sebagai pemimpin tertinggi diatas kapal pada umumnya dan *Deck Departement* pada khususnya. Nakhoda sebagai penanggung jawab umum manajemen diatas kapal. Segala sesuatu yang dikerjakan diatas kapal harus melalui persetujuan darinya. Nakhoda melimpahkan tugas jaga kepada semua bawahannya, dalam hal ini adalah semua perwira yaitu *officers* untuk bagian dek dan *engineers* untuk bagian mesin. Nakhoda juga mengatur pekerjaan anak buah kapal dengan sebaik-baiknya. Serta berhak pula menyusun anak buah kapal menurut tugas dan jabatannya. Nakhoda selalu berhubungan langsung maupun tidak langsung dengan perusahaan dalam hal pelaksanaan pelayaran dan keselamatan kapal, awak kapal maupun muatannya, dalam hal ini hubungannya dengan pelaksanaan tugas jaga yang dilaksanakan diatas kapal.

#### **2.1.6. Perwira Jaga pelabuhan**

Perwira jaga yang dimaksud adalah perwira jaga bagian dek. Dikapal tempat penulis melaksanakan praktek laut, ada 3 (tiga) orang perwira jaga yang bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas jaga sesuai jam jaganya masing-masing, terutama pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan. *Chief Officer* bertanggung jawab penuh atas muatan kapal dan mengurus dokumen kapal yang diperlukan

serta mengkoordinir atau mengatur jam jaga, jam kerja harian maupun jam istirahat anak buah kapal bagian dek. *Chief Officer* dibantu oleh *Second Officer* dan *Third Officer* dalam hal pelaksanaan tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan. Dikapal MV. ANDHIKA PARAMESTI pembagian tugas jaga kapal sandar di pelabuhan telah diatur sesuai peraturan yang dibuat oleh perusahaan berdasarkan peraturan internasional. Dalam pelaksanaan tugas jaga diperlukan satu kelompok regu jaga yang dapat melakukan kerjasama dengan baik. Perwira jaga sebagai pemimpin regu jaga mempunyai tanggung jawab terhadap hal-hal yang terjadi selama jam periode jaganya. Perwira jaga wajib memimpin anak buah kapal dalam pelaksanaan tugas jaganya dan berhak memberikan perintah kepada anak buah kapal sehubungan dengan pelaksanaan tugas jaga tersebut. Sedangkan anak buah kapal harus melaksanakan setiap *order* atau perintah yang diberikan oleh pemimpin regu jaga. Disamping sebagai pemimpin regu jaga, perwira jaga mempunyai kewajiban membantu *boatswain* (Serang) dalam pelaksanaan kerja harian. Pengaturan jam kerja harian perwira jaga dilaksanakan sesuai dengan peraturan jam kerja yang telah diatur oleh perusahaan.

#### **2.1.7. Anak buah kapal**

ABK (Anak Buah Kapal) yang dimaksud dalam hal ini adalah ABK bagian dek, meliputi 1 orang *boatswain* (Serang), 3

Juru Mudi, dan 3 kadet seperti yang terdapat di kapal MV. ANDHIKA PARAMESTI tempat penulis melakukan kegiatan praktek laut. Seluruh ABK maupun kadet diwajibkan mengetahui tentang prosedur kerja dan prosedur jaga yang harus dilaksanakan pada saat kapal sedang berlayar maupun pada saat sandar di pelabuhan baik itu pada saat melaksanakan bongkar muat ataupun tidak

#### **2.1.8. Perusahaan**

Pihak perusahaan dalam hal ini adalah PT. ANDHIKA LINES. Bagian armada darat baik yang berada di kantor cabang maupun agen-agen yang berada di luar daerah perlu meningkatkan perhatian dan pelayanannya secara maksimal terhadap laporan-laporan dari kapal sehubungan dengan permintaan peralatan atau barang yang dibutuhkan di atas kapal. Mereka juga harus tanggap terhadap apa saja yang saat itu menjadi beban dan ganjalan yang dirasakan oleh para awak kapal, untuk kemudian disampaikan kepada pihak manajemen di kantor pusat. Dan pada akhirnya tidak akan terjadi masalah yang berkaitan dengan produktifitas kerja para awak kapal. Oleh karena itu pihak perusahaan harus pro-aktif dalam menyikapi berbagai kemungkinan adanya ganjalan yang saat itu dirasakan oleh awak kapal.

### **2.1.9. Hal-hal yang berkaitan dengan 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.

2.1.9.1. Menurut I Gede Pasek Suarjana (2012), mengenai dokumen-dokumen pengapalan (*Shipping Documents*).

Dokumen-dokumen yang dipergunakan dalam proses pengapalan barang, khususnya pengapalan ekspor dari satu negara ke negara lain dinamakan dokumen pengapalan atau shipping documents, yang mempunyai fungsi :

2.1.9.1.1. Melindungi muatan mulai sejak dipersiapkan untuk dimuat ke dalam kapal di pelabuhan pemuatannya, sampai muatan itu diserahkan kepada pemiliknya.

2.1.9.1.2. Menyatakan hak milik atas barang yang diangkut oleh kapal serta hak-hak lain yang timbul sebagai akibat dari pengangkutan itu.

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

2.1.9.2.1. Faktur dagang (*Commercial Invoice*) dan *Packing List*.

2.1.9.2.2. Konosmen (*Bill of Lading*).

2.1.9.2.3. 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.

**2.1.9.3. *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 juga.

2.1.9.3.1. 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.

#### 2.1.9.3.2. *Bill of Lading*

Yaitu surat perjanjian pengangkutan barang antara pengangkut dengan pengirim muatan.

#### 2.1.9.3.3. *Manifest*

Yaitu faktor muatan yang dimuat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan dan akan dibongkar di pelabuhan tujuan masing-masing.

### 2.1.9.4. Ada 2 (dua) jenis *manifest*.

#### 2.1.9.4.1. *Cargo Manifest*

Diperlukan oleh unit-unit organisasi perusahaan pelayaran yang melayani muatan yaitu untuk persiapan penyusunan *cargo document*, pemberitahuan umum kepada Bea dan Cukai. Oleh karena itu dalam *Cargo*

*Manifest* ini tidak diperlukan informasi mengenai uang tambang.

#### 2.1.9.4.2. *Freight Manifest*

Diperlukan oleh unit organisasi yang berkaitan dengan keuangan.

### 2.1.10. Kerjasama dan Kinerja Tugas Jaga

Setiap perwira jaga mempunyai tugas dan tanggung jawab yang besar, yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira jaga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaganya, baik pada saat kapal sedang bongkar muat atau pada saat kapal sedang berlayar maka diperlukan pembagian tugas sesuai dengan jabatan yang sudah tercantum dalam buku SIJIL.

Menurut Rivai (2004: 125) menyatakan bahwa manfaat pembagian kerja adalah untuk menentukan:

- 2.1.10.1. Ringkasan pekerjaan dan tugas-tugas (*job summary and duties*)
- 2.1.10.2. Situasi dan kondisi kerja (*working condition*)
- 2.1.10.3. Persetujuan (*Approvals*)

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 rapi, kriteria mengukur pelaksanaan tugas yang akurat dan objektif, dan sebagainya.

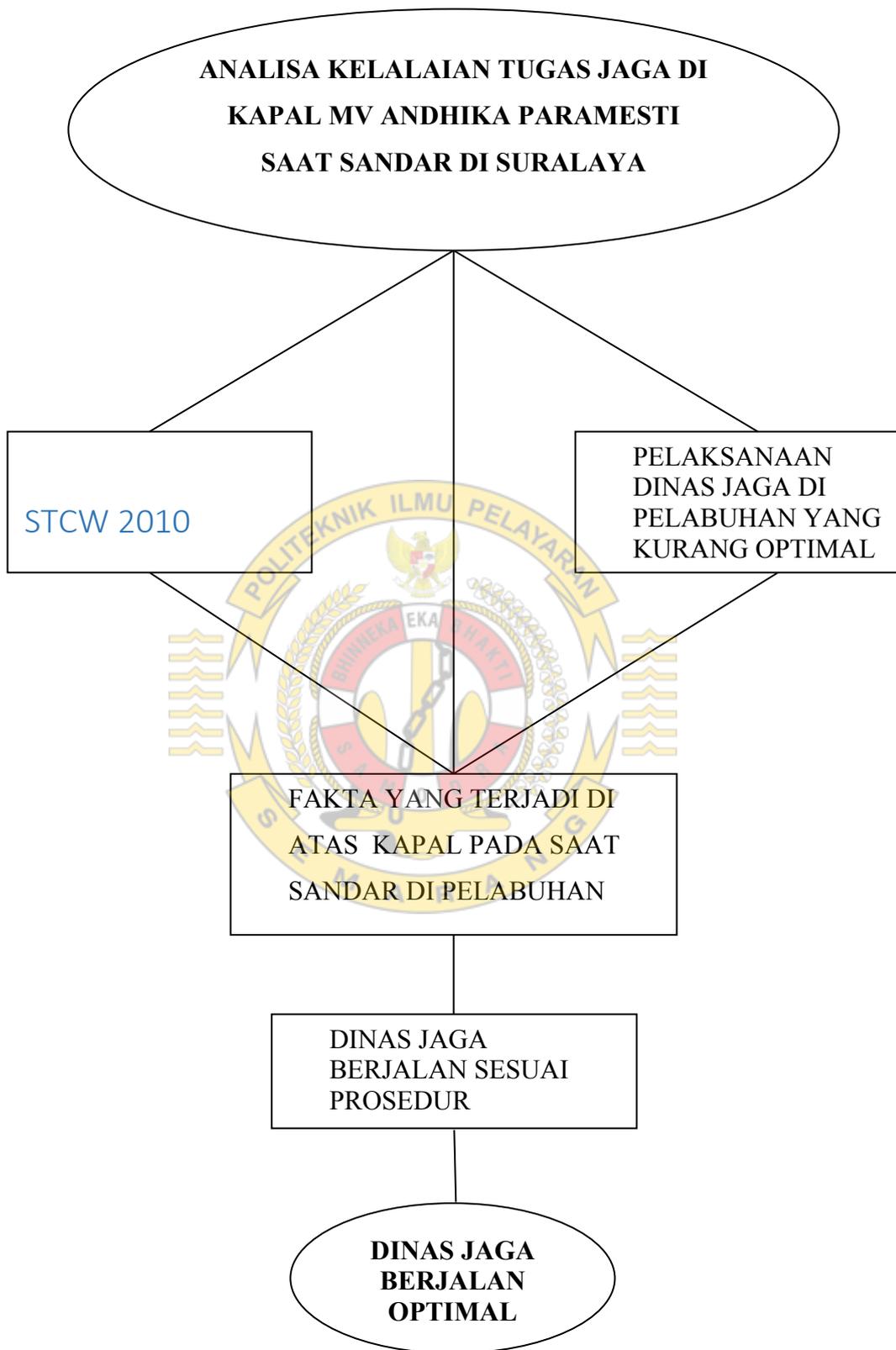
Jenis pekerjaan yang beraneka ragam juga merupakan konsekuensi daripada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab organisasi untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri sendiri serta menuntut ketrampilan khusus untuk pelaksanaannya. Misalnya, dalam suatu organisasi niaga kegiatan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

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. Mustari (2011: 21) berpendapat bahwa tanggung jawab adalah sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajiban yang seharusnya dia lakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial dan budaya), negara dan Tuhan. Sependapat dengan Mustari, Daryanto (2013: 142) menyatakan bahwa tanggung jawab adalah sikap dan perilaku untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya, yang seharusnya dia lakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial, dan budaya), Negara dan Tuhan Yang Maha Esa. Adanya rasa ikut serta memiliki (*sense of belonging*) atau "*rumoso handarbeni*" akan menimbulkan motivasi untuk turut merasa bertanggung jawab.

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 potensi para pekerja pokok pekerjaan yang membosankan pada instrumentalia, pada waktu-waktu luang untuk beristirahat, atau pada sarana yang lebih fantastis.

## 2.2. KERANGKA PIKIR

Bagan kerangka berpikir merupakan pemaparan kerangka berfikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab / menyelesaikan pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori dan konsep-konsep. Pemaparan ini dilakukan dalam bentuk bagan alir yang sederhana yang disertai dengan penjelasan singkat mengenai bagan tersebut. Berikut di bawah ini kerangka pikir yang sudah disusun.



Gambar 2.1 Kerangka pikir

Tujuan dari dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko pencurian, kerusakan muatan, atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali.

Namun untuk memenuhi tuntutan dari kegiatan dinas jaga tersebut tidaklah mudah. Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, terjadi hal-hal yang tidak seharusnya terjadi, seperti terjadinya listing pada kapal yang disebabkan oleh pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur di atas kapal yang dilakukan oleh perwira maupun anak buah kapal.

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan dengan maksimal di atas kapal adalah relatif, karena sulit untuk menentukan suatu pekerjaan dapat dilakukan dengan maksimal. Hal itu dipengaruhi oleh pandangan masing-masing individu yang menentukan penilaian terhadap pekerjaan tersebut dilakukan dengan maksimal atau tidak. Hal ini juga tidak terlepas dari pengaruh peralatan bongkar muat di atas kapal yang masih menggunakan sistem operasi manual sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga.

Berdasarkan pada landasan teori, bahwa ketentuan-ketentuan yang harus dilaksanakan oleh regu jaga harus dipahami dan dilaksanakan dengan baik, ketentuan pelaksanaan jam kerja harus benar-benar diperhatikan untuk tujuan keselamatan dan kesehatan kerja.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 SIMPULAN**

Dari berbagai uraian yang telah dikemukakan pada bab - bab sebelumnya, akhirnya penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

- 5.1.1 Tanggung jawab dan loyalitas kerja awak kapal MV. Andhika Paramesti dalam melaksanakan dinas jaga mempengaruhi hasil pekerjaannya.
- 5.1.2 Kurangnya pemahaman dari para Anak Buah Kapal khususnya bagian dek terhadap aturan jaga yang sesuai dengan *STCW 1995* pada saat kapal sandar di pelabuhan. Hal ini akan menyebabkan kerusakan kapal dan muatannya terutama dalam pelaksanaan penataan muatan.
- 5.1.3 Upaya yang dilakukan untuk mengatasi kelalaian tugas jaga dikapal MV. Andhika paramesti saat sandar di pelabuhan salah satunya adalah diberikannya pemahaman tentang tugas jaga saat sedang melakukan tugas jaga agar berjalan dengan baik dan lancar.

#### **5.2 SARAN**

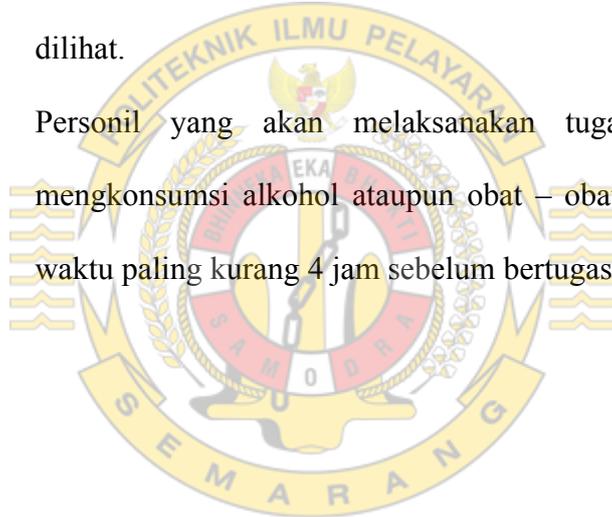
Penulis mengajukan beberapa saran menyangkut tentang simpulan yang telah diambil atas permasalahan yang ada, saran-saran yang diambil antara lain:

- 5.2.1 Agar kinerja awak kapal tidak menurun, maka dalam melaksanakan dinas jaga harus sesuai prosedur dinas jaga yang

telah ditetapkan sesuai dengan ketentuan atau peraturan tertulis yang ada di atas kapal, dan yang telah ditetapkan di dalam sijil, seperti *Standing Order* dan *Contigency Plan* maupun peraturan international *STCW 1995*.

5.2.2 Para perwira dikawal dianjurkan untuk segera meningkatkan pemahaman dan pengetahuan para ABK terutama bagian dek tentang pelaksanaan dinas jaga yang sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan diatas kapal seperti yang telah tercantum dalam sijil dan *STCW 1995*. Perwira jaga diharapkan mampu menguasai semua kondisi kapal pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan dan melakukan persiapan bongkar muat. Sehingga nantinya perwira jaga mampu membimbing dan mengarahkan anak buahnya dalam melaksanakan dinas jaga sesuai prosedur yang berlaku diatas kapal. Nakhoda juga wajib menggalang komunikasi serta koordinasi antar perwira serta anak buahnya diatas kapal. Dalam hal ini Nakhoda berkewajiban untuk menciptakan hubungan yang baik diantara perwira dan bawahannya. Baik itu hubungan kedinasan ataupun hubungan diluar kedinasan yang nantinya dapat mempererat tali persaudaraan antar awak kapal. Hal inilah yang nantinya akan menciptakan suasana kerja yang kondusif demi terciptanya peningkatan kinerja awak kapal sehubungan dengan pencapaian produktifitas kapal dan perusahaan yang bersangkutan.

- 5.2.3 Dalam menerima kru baru sebaiknya perusahaan pelayaran menerima anak buah kapal yang memiliki kemampuan, keterampilan dan mempunyai pengalaman yang memenuhi sarat.
- 5.2.4 Kerena alam merupakan kehendak Tuhan, maka sebaiknya kita tetap berusaha dengan semaksimal mungkin untuk mencari jalan keluarnya.
- 5.2.5 Pihak-pihak yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal – jadwal jaga di tempatkan pada tempat – tempat yang mudah dilihat.
- 5.2.6 Personil yang akan melaksanakan tugas jaga di larang mengkonsumsi alkohol ataupun obat – obatan terlarang dalam waktu paling kurang 4 jam sebelum bertugas jaga.



## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- Spradley, Sugiyono . *Pengertian Analisa* . 2015:335. Jambi. Repository FKIP International Maritime Organization (IMO). 2002. *Standards of Training Certification & Watchkeeping for Seafarer 2010*. London: IMO  
<https://imo.org>
- Moleong, J. Lexy. 2004. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Poerwadarminta. 2006. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Tim PIP Semarang. 2016. *Panduan penyusunan skripsi*. Semarang.
- Tobing, Ade Jeanne D. L. 2014. Perbedaan Sehat Dan Bugar. Dari Viva.co.id:  
<https://www.viva.co.id/arsip/550939-ini-perbedaan-sehat-dan-bugar>
- Dr Kaoru Ishikawa. 1986, *Metode Penelitian Fishbone*. Jakarta. Lembaga Sarana Informasi.
- Wirjono Projudikoro (2003:72) , Asas asas hukum pidana di indonesia, Bandung

### UNDANG UNDANG

- Undang-Undang Republik Indonesia No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran  
[https://pih.kemlu.go.id/files/uu\\_17\\_tahun\\_2008.pdf](https://pih.kemlu.go.id/files/uu_17_tahun_2008.pdf)

### INTERNET

- Academia.edu. nd. Dinas Jaga Kapal. Diakses 10 Desember 2019 di  
<https://www.academia.edu.com>
- Academia.edu. nd. Keselamatan Kerja. Diakses pada tanggal 13 November 2019 di  
<http://www.e-jurnal.com/2014/11/pengertian-keselamatan-kerja.html>
- Poerwadarminta. 1991. Pengertian upaya. Diakses pada tanggal 10 November 2019 di  
<http://sip-belajar.36nhm.com/2013/02/upaya.html>

SHIP'S PARTICULARS ( Bulker )										
Name	MV. Andhika Paramesti					Company Name : Andhika Lines				
Port Of Registry	JAKARTA									
Owner	Andhika Lines									
Country	Jakarta , Indonesia									
Address	Menara Kadin Indonesia 20 <sup>th</sup> floor, Jl.H.R. Rasuna Said,Blok X-5 Kav. 2&3 Kuningan Jakarta 12950 , Indonesia									
Built	Sumitomo Heavy Industri , ltd JAPAN				Hull No :		1219			
	Keel Laid :	08/08/1996	Launched :	20/12/1996	DEL :	24/03/1997				
Call Sign	YBDM2				Bareboat Charterer					
Off . Number	2015 Pst No. 9014/L				Sub- Charterer					
IMO Number	9139282				Managing Owner			Andhika Lines		
Satcom "FB 150"	+ 870 77399 2464			Emai l	andhika.paramesti@andhika.onsatmail.com					
Ship's Mob	+ 62 811 8751 788			mv.paramesti@andhika.com						
Immarsat "C"	452503390				Fax :					
MMSI Number	525006390									
Classification, Notation and Number	DNV1A1 Bulk Carrier ESP HC-E E0 holds 2,4,6 Empty / 24544									
Gross Tonnage	38215									
Net Tonnage	24655									
Suez Tonnage	Gross :	39722,08	Net :	37040.49	SC ID :	22186				
Panama Tonnage			Net :	31616	PC ID :	802999				
Light Ship	9520									
Length (o.a)	225m			Scantl. Draught Figures						
Length ( b.p)	216m									
Breadth (mid)	32,26m			Displacement			DeadWeight			
Depth (mid)	19,20m			83018			73588			
Design Draught	12,20m			TPC :			65,39			
Scanti. Draught	13,85m									
Deadweight	Freeboard		Draught		Displacement		Deadweight			
Freshwater	5051		14,188		83238		73718			
Summer	5368		13,871		83246		73726			
Main Engine	DIESEL UNITED SULZER 7RTA 48T ME No. 3293									
Output	MCR 12070 PS / 8877 KW NOR 10260 PS / 110 RPM 7546 KW									
Service Speed	LADEN 13,0 Knts Ballast 13,5 Knts									
Auxilliaris	DAIHATSU DK 3X 419 KW 720 RPM - *pcs / GENERATOR AC 450 V 60 Hz 3X380 kw- 3pcs									
Emergency Diesel	DIESEL MITSUI-DEUTZ 99KW AT 1800RPM/ GENERATOR 100KW 450V60Hz-TAIYO Electric Co., Ltd									
Bow Thruster	NIL									
Hold Capacity (cbm)	H1	11256,	H2:	12817,	H3	13270,2	H4:	12118,9	H5	13272,2
	:	3	:	1	:		:		:	
	H6	12799,	H7:	11764,	H8	NA	H9:	NA	Ttl hold:	87298,4
	:	5	:	2	:		:		:	
Tanck capacities ( In cbm )	Ballastwater		Freshwater		Other Tank		Last Revision			
	20422,40/32560,3 (CH4)		296		26,60					
	Heavy Full Oil 2608,4		Marine Diesel Oil		Lubricants		08/10/2015			
	48,5 m		215,7		52,6					
Max Air Draft	48,5									

**MV. ANDHIKA PARAMESTI**  
 Flag : Indonesia  
 IMO No. : 9139282  
 GRT : 38215  
 NRT : 24655  
 BHP : 12070

**MV. ANDHIKA PARAMESTI**

# CREW LIST

X Arrival      X Departure

1. Name of Vessel <b>MV. ANDHIKA PARAMESTI</b>		Call Sign <b>YBDM2</b>	2. Port of Departure <b>SURALAYA</b>		3. Date of Departure <b>7-May-18</b>		
4. Nationality of Ship <b>INDONESIA</b>		IMO NO. <b>9139282</b>	5. arrived from <b>SURALAYA</b>	Destination/Nextport <b>SURALAYA</b>			
7.No	8. Family / Given names	9.Rank	10.Nationality	11.Date and Place of Birth	Date and Place of Join	Passport No Expiry Date	Seaman-Book No. Expiry Date
1	ARIF WICAKSONO	MASTER	Indonesian	29-May-1976 Tangerang	18-Mar-2018 Suralaya	A 904001 3-Sep-2019	F 018140 10-May-2020
		C/OFF	Indonesian	15-Mar-1976 Iepara	7-Apr-2018 Suralaya	B 6309290 2-Mar-2022	F 011720 4-Apr-2020
2	ILMA LUTFI	2/OFF	Indonesian	1-Dec-1987 Jakarta	7-May-2017 Suralaya	B 5771431 5-Jan-2022	C 059257 30-Apr-2019
		3/OFF	Indonesian	31-Dec-1989 Maros	10-Oct-2017 Suralaya	B 3985660 17-May-2021	F 047908 29-Aug-2020
3	ERVANS PATAR DIAYA	CHIEF/ENG	Indonesian	29-Sep-1974 Madin	18-Mar-2018 Suralaya	A 916695 25-Sep-2019	E 131213 16-Feb-2020
		2/ENG	Indonesian	24-Feb-1973 Karangdowo	7-Apr-2018 Suralaya	B 5772749 17-Jan-2022	E 108105 10-Aug-2019
4	NASIR	3/ENG	Indonesian	17-Jul-1974 Wonorejo	20-Feb-2018 Suralaya	B 3259717 18-Feb-2021	E 128287 11-Nov-2019
		4/ENG	Indonesian	28-Oct-1990 Boyolali	20-Feb-2018 Suralaya	B 2168148 15-Oct-2020	F 107896 5-Feb-2021
5	ASHARI HASAN	Electrician	Indonesian	21-Apr-1976 Sangbua	11-Dec-2017 Suralaya	B 8289859 18-Oct-2022	C 027023 10-Dec-2018
		Bosun	Indonesian	19-Nov-1964 Bandung	10-Oct-2017 Suralaya	B 061932 5-Mar-2020	C 022096 14-Nov-2019
6	NANDANG SUHENDAR	AB - 1	Indonesian	27-Oct-1984 Jakarta	7-May-2017 Suralaya	C 0252727 3-May-2023	E 081496 20-May-2019
		AB - 2	Indonesian	10-Aug-1977 Bangkalan	11-Dec-2017 Suralaya	B 2167440 8-Oct-2020	F 012906 17-Apr-2020
7	AGUS WAHYUDI	AB - 3	Indonesian	2-Sep-1972 Bangkalan	18-Mar-2018 Suralaya	B 9191786 14-Feb-2023	C 007264 9-Sep-2020
		AB - 4	Indonesian	10-Dec-1976 Belitung	7-May-2017 Suralaya	B 1829969 11-Aug-2020	C 026208 26-Nov-2020
8	WAWAN WIGANDA	Fitter	Indonesian	5-Aug-1971 Jakarta	10-Oct-2017 Suralaya	B 4932556 15-Sep-2021	C 020278 8-Nov-2018
		Oiler - 1	Indonesian	15-Feb-1991 Jakarta	7-May-2017 Suralaya	B 4202784 3-Jun-2021	F 016453 20-Apr-2020
9	FIRMAN MAULANA	Oiler - 2	Indonesian	20-Jun-1979 Jakarta	20-Feb-2018 Suralaya	B 5128942 6-Oct-2021	C 019832 30-Oct-2020
		Oiler - 3	Indonesian	12-Sep-1969 Surabaya	7-May-2017 Suralaya	A 8544902 20-Jun-2019	F 133710 16-Apr-2021
10	MOCH SYAFII	Cook	Indonesian	7-Oct-1984 Bandung	7-May-2017 Suralaya	B 9900859 14-Mar-2023	C 012302 4-Oct-2020
		D/ Cadet - 1	Indonesian	24-Dec-1997 Payakumbuh	20-Jan-2018 Suralaya	B 7495693 13-Jun-2022	F 025187 18-May-2020
11	ERICK CHRISTOCTAVIANUS S	D/ Cadet - 2	Indonesian	12-Mar-1997 Surabaya	6-Aug-2017 Suralaya	B 7142211 14-Jan-2022	F 028664 4-Jul-2020
		D/ Cadet - 3	Indonesian	8-Sep-1996 Demak	6-Aug-2017 Suralaya	B 7141825 7-Jun-2022	F 028546 19-Jun-2020
12	MUHAMMAD AFIF	E/ Cadet - 1	Indonesian	17-Sep-1996 Belawan	6-Aug-2017 Suralaya	B 7163194 29-May-2022	F 030683 13-Jun-2020
		E/ Cadet - 2	Indonesian	4-Sep-1997 Karanganyar	6-Aug-2017 Suralaya	B 7143298 7-Jul-2022	F 028577 4-Jul-2020
13	IQBAL DWI PRAKASA	E/ Cadet - 3	Indonesian	6-Jul-1997 Muara labuh	6-Aug-2017 Suralaya	B 7142526 19-Jun-2022	F 028600 4-Jul-2020
		Indonesian					

7 May 2018



**Capt. Arif Wicaksono**  
MASTER

**LAMPIRAN 3  
VISITOR LOG BOOK  
LAMPIRAN 4**

**VISITOR / GANGWAY LOG BOOK**

Date : 23.07.2018 / 08.08.2018

Port of : SURALAYA

No	Name of Visitor	Document ID No	Purpose of Visit	Person & Baggage Searcher		Date / Time In	Date / Time Out	Visitor Tag Distributed	
				YES	No			YES	No
1	Rudi		Kicim Barang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	24 Juli 2018		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	IMRAN		TNI	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8 AGS 2018		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Eddy		Surveyor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Gandung		AGENT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Miftah		AGENT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	topik		Demnaga	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Caat w.		BEM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	08/08/2018		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Yusuf M.		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Aun. Blekoh		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	KOE MARI		-	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	-		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14				<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Gangway Watch From: 0000 To: 2400 Name: SANTOSO Gangway Watch From: 0000 To: 2400

**CREWS SHORE LEAVE RECORD**

**CREWS SHORE LEAVE RECORD**

Name of Vessel : MT. ANDHIKA PARAMESTI

Port of : SURALAYA ANCHORAGE

No	Name of Crews	Rank	Date / Time Out	Date / Time In	Purpose	Signature
1	ILMA LUTFI	C/O	18.07.18/10.15	18.07.18/15.00	PESTAR	[Signature]
2	M. PATAH	D/CADET	18.07.18/17.10	18.07.18/20.00	PESTAR	[Signature]
3	M. AEIF	D/CADET	18.07.18/17.10	18.07.18/20.00	PESTAR	[Signature]
4	TURNIANTO	OILER	20.07.18/10.00	20.07.18/15.00	PESTAR	[Signature]
5	M. STAFII	OILER	20.07.18/15.10	20.07.18/18.25	PESTAR	[Signature]
6	NASIR	3/O	21.07.18/15.00	21.07.18/19.00	PESTAR	[Signature]
7	SURANA	4/E	21.07.18/15.00	21.07.18/22.00	PESTAR	[Signature]
8	CATUR SAFTI K.	4/E	21.07.18/17.00	21.07.18/22.00	PESTAR	[Signature]
9	ANDIEA TULLUS	E/CADET	21.07.18/17.00	21.07.18/22.00	PESTAR	[Signature]
10	ARDIANSYAH ARSY	E/CADET	21.07.18/17.00	21.07.18/22.00	PESTAR	[Signature]
11	IBRAL DWI P	D/CADET	21.07.18/17.00	21.07.18/22.00	PESTAR	[Signature]
12	ABHARI HASAN	C/E	22.07.18/09.00	22.07.18/15.00	PESTAR	[Signature]
13	M. PATAH	D/CADET	28.07.18/08.00	28.07.18/15.10	PESTAR	[Signature]
14	TURNIANTO	OILER	28.07.18/08.00	28.07.18/15.10	PESTAR	[Signature]
15	ARDIANSYAH ARSY	E/CADET	28.07.18/08.00	28.07.18/15.10	PESTAR	[Signature]
16	SYALIFUDIN	ELECT	28.07.18/08.00	28.07.18/15.10	PESTAR	[Signature]
17	ABUS SONJAYA	FITTER	29.07.18/07.00	29.07.18/15.00	PESTAR	[Signature]
18	ICHWAN KAUSYAR	A/B	29.07.18/08.15	29.07.18/15.00	PESTAR	[Signature]
19	ALIF WICARSONO	MSTR	01.08.18/08.45	01.08.18/16.15	PESTAR	[Signature]
20	BRUNO PETER DJAYA	3/O	01.08.18/16.15	01.08.18/22.30	PESTAR	[Signature]
21	ANDIEA TULLUS	E/CADET	02.08.18/11.40	02.08.18/21.00	PESTAR	[Signature]
22	SIRMAN M	OILER	02.08.18/11.40	02.08.18/21.00	PESTAR	[Signature]

Chief Officer: \_\_\_\_\_ Mister: \_\_\_\_\_

**OBSERVATION REPORT**

SAFE ACTS OBSERVED

- ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUED SAFE PERFORMANCE

UNSAFE ACTS OBSERVED

IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS

ACTIONS TO PREVENT RECURRENCE

OTHER INFORMATION

Observer's Name/Deck: Syohri R (3/0 deck)

Signature: [Signature]

Date: 9/10/17

Area Observed: Upper deck of pump room

**OBSERVATION REPORT**

SAFE ACTS OBSERVED

- ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUED SAFE PERFORMANCE

UNSAFE ACTS OBSERVED

IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS

ACTIONS TO PREVENT RECURRENCE

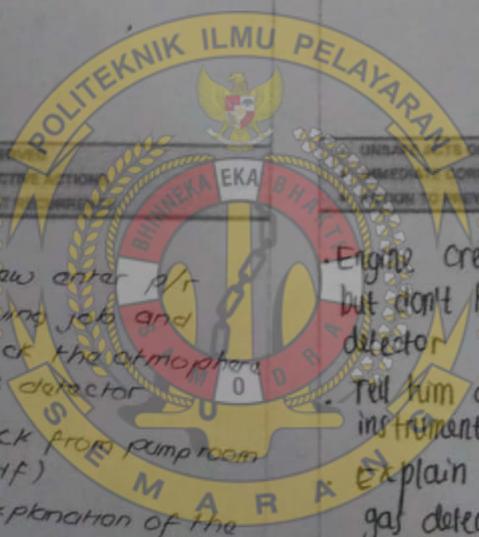
OTHER INFORMATION

Observer's Name/Deck: Mussadiq Hussein (3/1)

Signature: [Signature]

Date: 10/1/2017

Area Observed: P/R port side entrance



**OBSERVATION REPORT**

• SAFE ACTS OBSERVED  
 • ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUING SAFE PERFORMANCE

---

• UNSAFE ACTS OBSERVED  
 • IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS  
 • ACTION TO PREVENT RECURRENCE

• CREW CONTINUING COT JOB USE BROKEN SAFETY GLASSES

• CALL HIM AND GIVE NEW ONE

• BRIEFING GIVEN ON WEARING PROPER PPE

**OTHER INFORMATION**

• Observer's Name: ABU SPEED (90/DECK)

• Observer's Signature: [Signature]

• Date: 11/01/2017

• Area / Location: MAN HOLE COT 3 STBD

**OBSERVATION REPORT**

• SAFE ACTS OBSERVED  
 • ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUING SAFE PERFORMANCE

---

• UNSAFE ACTS OBSERVED  
 • IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS  
 • ACTION TO PREVENT RECURRENCE

• Crew entering COT and bring the broken BA (FULL FACE MASK IS MISSING)

• Tell him to change the new one

• Briefing given for always check the instrument before do some job

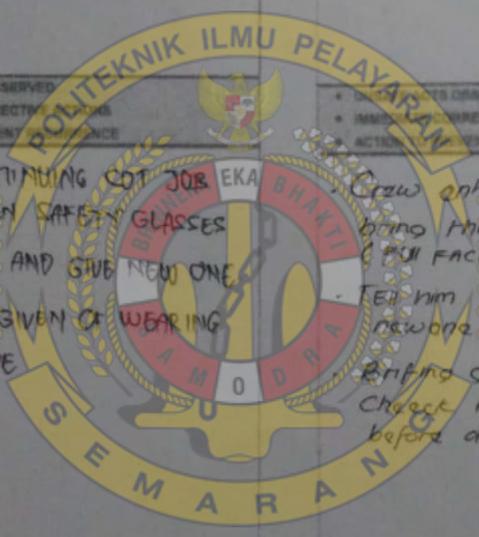
**OTHER INFORMATION**

• Observer's Name: Syahri R (3<sup>rd</sup> deck)

• Observer's Signature: [Signature]

• Date: 13/01/17

• Area / Location: MAN HOLE COT 3 STBD



**OBSERVATION REPORT**

- UNSAFE ACTS OBSERVED
- ACTIONS TAKEN TO ENFORCE COMPLIANCE
- ACTION TO PREVENT REOCCURRENCE

*(Handwritten diagonal lines)*

**OTHER INFORMATION**

- Observer's Name/Deck
- Date
- Area/Location

- Pump room entry Permit has expired, no one of crew has reported.
- Call Bosun, to tell to AB and OS for always report if see any permit has expired.
- Briefing explanation if permit is very important thing we have to update any time before expired.

Observer's Name/Deck: **TAVIP PUJI D (2/0 deck)**  
 Date: **13/01/2017**  
 Area/Location: **Pump room entrance**

**OBSERVATION REPORT**

- UNSAFE ACTS OBSERVED
- ACTIONS TAKEN TO ENFORCE COMPLIANCE
- ACTION TO PREVENT REOCCURRENCE

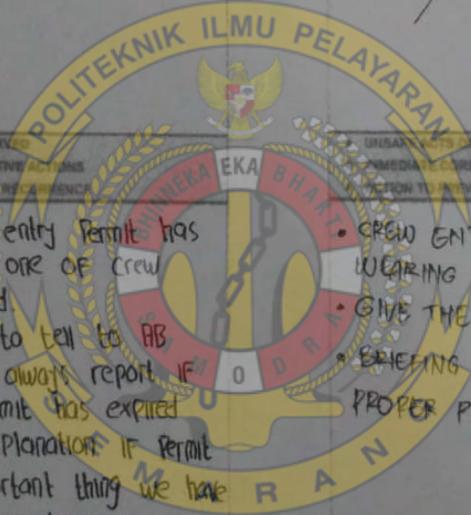
*(Handwritten diagonal lines)*

**OTHER INFORMATION**

- Observer's Name/Deck
- Date
- Area/Location

- CREW ENTER COT WITHOUT WEARING SAFETY GLOVES.
- GIVE THE NEW ONE.
- BRIEFING GIVEN OF WEARING PROPER PPE.

Observer's Name/Deck: **ABU SABED (C/O DECK)**  
 Date: **10/01/2017**  
 Area/Location: **TRAMP HOLE COT 3 STBD**



**OBSERVATION REPORT**

• SAFE ACTS OBSERVED  
 • ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUED SAFE PERFORMANCE

UNSAFE ACTS OBSERVED  
 IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS  
 ACTION TO PREVENT RECURRENT

• Crew enter P/R without report  
 CCR/cow

• Calling back from P/R

• Explain to him about P/R entry procedure

OTHER INFORMATION  
 • Observer's Name/Deck: M. IJTEBA (PM)  
 • Signature: [Signature]  
 • Date: 12/01/17  
 • Area/Location: P/R Entrance

**OBSERVATION REPORT**

• SAFE ACTS OBSERVED  
 • ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUED SAFE PERFORMANCE

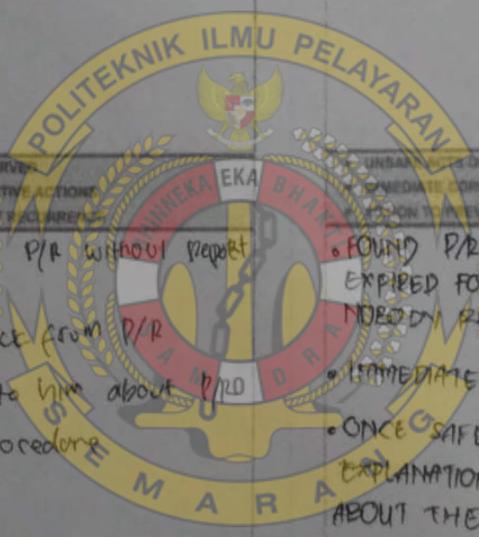
UNSAFE ACTS OBSERVED  
 IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS  
 ACTION TO PREVENT RECURRENT

• FOUND P/R ENTRY PERMIT HAS EXPIRED FOR 1 DAY, AND NEED IN REPORT.

• IMMEDIATELY UPDATE

• ONCE SAFETY MEETING, BRIEF EXPLANATION TO ALL CREW ABOUT THE IMPORTANT OF P/R ENTRY PERMIT.

OTHER INFORMATION  
 • Observer's Name/Deck: ABU SAEBED (1/0 DECK)  
 • Signature: [Signature]  
 • Date: 4/01/2017  
 • Area/Location: P/R ENTRANCE



**OBSERVATION REPORT**

• SAFE ACTS OBSERVED  
 • ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUED SAFE PERFORMANCE

---

• UNSAFE ACTS OBSERVED  
 • IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS  
 • ACTION TO PREVENT RECURRENCE

- Engrebrew entry made inside P/R without checking oxygen level
- calling back from P/R (using VHF)
- Briefing given on using gas detector and P/R entry procedure

**OTHER INFORMATION**

• Observer's Name/Dept: Pudianto (A/E)

• Observer's Signature: 

• Date: 29-01-2017

• Area Observed: P/R Entrance

**OBSERVATION REPORT**

• SAFE ACTS OBSERVED  
 • ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUED SAFE PERFORMANCE

---

• UNSAFE ACTS OBSERVED  
 • IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS  
 • ACTION TO PREVENT RECURRENCE

- Entry made inside P/room without informing CCR/room
- Calling back from P/room (using VHF)
- Briefing explanation of the Pump room entry procedure

**OTHER INFORMATION**

• Observer's Name/Dept: TAMP PUJI D (26 DEW)

• Observer's Signature: 

• Date: 6/01/2017

• Area Observed: Pump room port side entrance

**OBSERVATION REPORT**

SAFE ACTS OBSERVED  
ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUED SAFE PERFORMANCE

UNSAFE ACTS OBSERVED  
IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS  
ACTION TO PREVENT REOCCURRENCE

- After lunch crew continuing P/R job without check oxygen level
- Call back from P/R and check the atmosphere use oxygen detector
- Briefing explanation of P/R entry procedure

OTHER INFORMATION

Observer's Name/Deck: M. ISTIBA (PM)

Observer's Signature: *[Signature]*

Date: 17/01/17

Area/Work: P/R entrance

**OBSERVATION REPORT**

SAFE ACTS OBSERVED  
ACTIONS TAKEN TO ENCOURAGE CONTINUED SAFE PERFORMANCE

UNSAFE ACTS OBSERVED  
IMMEDIATE CORRECTIVE ACTIONS  
ACTION TO PREVENT REOCCURRENCE

- Crew write at P/R checklist that the oxygen level is good, but he didn't use oxygen detector just approximate.
- Tell him to use oxygen detector.
- Briefing given of pump room entry procedure.

OTHER INFORMATION

Observer's Name/Deck: Syed Ali (FTR EKE)

Observer's Signature: *[Signature]*

Date: 22/01/2017

Area/Work: UPPER DECK OF P/R