



**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN
DI MV. JK GALAXY YANG MENAKIBATKAN
RUSAKNYA LAMBUNG KAPAL DAN
HILANGNYA MATERIAL
KERJA DECK**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada Politeknik
Pelayaran Semarang**

Oleh :

**RIZKY BAYU AJI
NIT: 531611106013 N**

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

2021

HALAMAN PERSETUJUAN

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN
DI MV. JK GALAXY YANG MENGAKIBATKAN
RUSAKNYA LAMBUNG KAPAL DAN
HILANGNYA MATERIAL
KERJA DECK**

Disusun oleh:

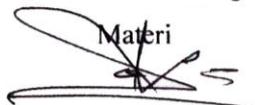
RIZKY BAYU AJI

531611106013 N

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

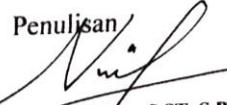
Semarang, *02-02-2021*..

Dosen Pembimbing 1

Materi


Capt. H.S. SUMARDI, SH, MM.,M.Mar.
Pembina Utama Muda, IV/c
NIP. 19560625 198203 1 002

Dosen Pembimbing 2

Penulisan


VEGA FONsula ANDROMEDA, S.ST, S.PD, M.H.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika Diploma IV



Capt. DWI ANTORO, MM.,M.Mar
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19740614 19980 1 001

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Di MV. JK Galaxy Yang Mengakibatkan Rusaknya Lambung Kapal dan Hilangnya Material Kerja Deck” karya,

Nama : Rizky Bayu Aji

NIT : 531611106013 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa, 9 Maret 2021

Semarang, 22 Maret 2021



Penguji I

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

Penguji II

Capt. H.S. SUMARDI, SH, MM, M.Mar.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19560625 198203 1 002

Penguji III

KRESNO YUNTORO, S.ST.M.M.
Penata, (III/c)
NIP. 19710312 201012 1 001

Mengetahui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Dr. Capt. MASHUDI ROFIQ, M.Sc
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Rizky Bayu Aji

NIT : 531611106013 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Di MV. JK Galaxy Yang Mengakibatkan Rusaknya Lambung Kapal Dan Hilangnya Material Kerja Deck”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 27 Januari 2021

Yang menyatakan,


Rizky Bayu Aji

NIT. 531611106013 N

Moto dan Persembahan

- Saya berhak atas diri saya sendiri.
- Belajar mengerti kondisi dan memahami orang lain adalah hal yang penting.
- Menegur jangan sampai menghina, mendidik jangan sampai memaki, meminta jangan sampai memaksa dan memberi jangan sampai mengungkit.

Persembahan:

1. Orang tua saya tercinta. Bapak Tri Sabari dan Ibu Nanik Ary Nugraheni.
2. Adik-adik kandung saya. Puspita Ayuk Kusumasari, Masayu Prameswari, dan Christian Aji Wibowo.
3. Capt. H.S. Sumardi, SH, MM., M.Mar. selaku dosen pembimbing I.
4. Bapak Vega Fonsula Andromeda, S.St, S.Pd, M.H. selaku dosen pembimbing II.
5. Rekan-rekan N VIII C
6. Seluruh crew MV. JK Galaxy
7. Almamater saya, PIP Semarang.
8. Pembaca yang budiman, semoga skripsi ini membantu.

PRAKATA

Dengan mengucapkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Skripsi yang berjudul “**Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Di MV. JK Galaxy Yang Mengakibatkan Rusaknya Lambung Kapal Dan Hilangnya Material Kerja Deck**“ yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun dua hari praktek laut di perusahaan PT. Amas Samudra Jaya.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dari berbagai pihak, penulis tidak akan dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada yang terhormat :

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang selaku Direktur PIP Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar. selaku Ketua Jurusan Nautika PIP Semarang.
3. Capt. H.S. Sumardi, Sh, Mm., M.Mar selaku dosen pembimbing materi skripsi.
4. Bapak Vega Fonsula Andromeda, S.St, S.Pd, M.H. selaku dosen pembimbing metodologi penulisan skripsi.
5. Seluruh Staff dan karyawan PT. Amas Samudra Jaya.

6. Nahkoda, KKM beserta seluruh awak MV. JK Galaxy yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktek.
7. Bapak dan Ibu tercinta yang selalu mendoakan dan memberikan dorongan kepada penulis selama penulisan skripsi ini.
8. Semua pihak dan rekan-rekan yang telah memberikan motivasi serta membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang, 27 Januari 2021

Penulis



Rizky Bayu Aji
NIT.531611106013 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
PRAKATA	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
ABSTRAKSI.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Perumusan Masalah	4
1.3. Batasan Masalah.....	5
1.4. Tujuan Penelitian	5
1.5. Manfaat Penelitian	5
1.6. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II. LANDASAN TEORITIS	8
2.1. Kajian Pustaka.....	8
2.2. Kajian Penelitian Terdahulu.....	27
2.3. Kerangka Teoritis	29
2.4. Kerangka Berpikir	30
2.5. Definisi Operasional	33
BAB III. METODE PENELITIAN	34
3.1. Pendekatan dan Desain Penelitian	34
3.2. Fokus dan Lokus Penelitian	35
3.3. Sumber Data Penelitian.....	36
3.4. Teknik Pengumpulan Data.....	38

3.5. Teknik Keabsahan Data	43
3.6. Teknik Analisis Data.....	44
BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	47
4.1. Gambaran Umum Objek Yang Diteliti	47
4.2. Hasil Penelitian	52
4.3. Pembahasan.....	63
4.4. Keterbatasan Penelitian.....	87
BAB V. PENUTUP.....	88
5.1. Simpulan	88
5.2. Saran.....	89
DAFTAR PUSTAKA.....	93
LAMPIRAN.....	96
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	125



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Skema Kerangka Pikir.....	32
Gambar 4.1. Lambang PT. Amas Samudra Jaya	47
Gambar 4.2. MV. JK Galaxy	48
Gambar 4.3. <i>Ship's Particular</i> of MV. JK Galaxy	50
Gambar 4.4. Laporan Harian Dinas Jaga 13 Oktober 2019	55
Gambar 4.5. Lambung Kapal Yang Rusak Dan Bocor.....	57
Gambar 4.6. Laporan Harian Dinas Jaga 11 November 2019	59
Gambar 4.7. Gembok Ruang Penyimpanan Cat Yang Dibobol	60
Gambar 4.8. Dokumen <i>Work & Rest Hour</i> Mualim 2	62
Gambar 4.9. Laporan Harian Dinas Jaga Pelabuhan	64
Gambar 4.10. Kondisi Lambung Kapal Yang Bocor.....	71
Gambar 4.11. Laporan Harian Dinas Jaga 11 November 2019	76
Gambar 4.12. Dokumen Riwayat Jam Kerja Dan Istirahat Mualim 2.....	83

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2.1 Hasil Penelitian Terdahulu.....	28
Tabel 4.1 Daftar Anak Buah Kapal MV. JK Galaxy	51



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Wawancara	96
Lampiran 2	<i>Work & Rest Hour</i> Mualim 2 Bulan November	113
Lampiran 3	<i>Daily Report</i> 11 November 2019	114
Lampiran 4	<i>Daily Report</i> 13 Oktober 2019	116
Lampiran 5	Kondisi Lambung Kapal di Ruang Muat Saat Robek	117
Lampiran 6	Mualim 3 Dalam Penanganan Lubernya Bahan Bakar Karena Kerusakan Lambung Kapal	118
Lampiran 7	Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan di Meja ISPS	119
Lampiran 8	AB Melakukan Ronda Pada Saat Dinas Jaga Pelabuhan	120
Lampiran 9	Pengawasan Pada Proses Bongkar Muat	121
Lampiran 10	Kondisi Ruang Penyimpanan Cat Setelah Dibobol	122
Lampiran 11	Kelasi Sedang Berjaga di Meja ISPS 11 November 2019	123
Lampiran 12	Surat Keterangan Hasil Cek Plagiasi	124

ABSTRAKSI

Bayu Aji, Rizky. 531611106013 N, 2021. “Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Di MV. JK Galaxy Yang Mengakibatkan Rusaknya Lambung Kapal Dan Hilangnya Material Kerja Deck”. Skripsi. Program Diplomat IV, Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. H.S Sumardi, SH, MM., M.Mar., Pembimbing II: Vega Fonsula Andromeda, S.ST, S.PD, M.H.

Dilatar belakang oleh rusaknya lambung kapal dan hilangnya material kerja pada saat pelaksanaan dinas jaga pelabuhan di MV. JK Galaxy, maka penulis mengambil judul “Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Di MV. JK Galaxy Yang Mengakibatkan Rusaknya Lambung Kapal dan Hilangnya Material Kerja Deck”.

Dengan rumusan masalah sebagai berikut: “Mengapa terjadi kerusakan pada lambung kapal ketika proses bongkar muat yang berakibat pada lubernya bahan bakar di MV. JK Galaxy?” dan “Mengapa terjadi kehilangan material kerja deck di MV. JK Galaxy?” skripsi ini diharapkan dapat memberi gambaran tentang kelalaian dinas jaga pada saat kapal melakukan kegiatan bongkar muat serta upaya mengatasinya.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan metode pendekatan kualitatif. Observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka dilakukan untuk mengumpulkan data dan informasi. Dengan menggunakan *triangulasi* metode sebagai teknik analisis data, sehingga dapat ditemukan akar dari permasalahan yang terjadi.

Berdasarkan dari hasil analisis data yang dilakukan oleh peneliti saat melaksanakan praktek laut, beberapa penyebab kerusakan konstruksi kapal dan hilangnya material kerja tersebut antara lain karena faktor dari manusia itu sendiri. Faktor manusia tersebut berupa penerapan prosedur jaga yang kurang maksimal, kurangnya keterampilan kerja, dan kurangnya kebugaran petugas jaga.

Dengan adanya faktor tersebut, maka dapat ditentukan tindakan yang perlu dilakukan antara lain meningkatkan pengawan pada kegiatan bongkar muat, meningkatkan penerapan prosedur STCW, memastikan bahwa tenaga kerja bongkar muat merupakan tenaga kerja yang kompeten dan berkemampuan handal dalam tugasnya, dan menjaga kebugaran jasmani agar tetap konsentrasi saat melaksanakan tugas jaga.

Kata Kunci: Pelaksanaan dinas jaga, Kerusakan.

ABSTRACT

Bayu Aji, Rizky.2021. "Analysis of The Implementations of Port Watch Keeping Duties in MV. JK Galaxy That Resulted in Damage to The Hull and Loss of Deck Work Equipment ". Thesis. Diplomat IV Program, Nautical Program Study, Semarang Merchant Marine Polytechnic. Advisor I: Capt. H.S Sumardi, SH, MM., M.Mar., Advisor II: Vega Fonsula Andromeda, S.ST, S.PD, M.H.

This Research is motivated by damage to the hatch hull and loss of work equipment at the time of the implementation of the watch keeping duties in the MV. JK Galaxy, then the researchers took the title "Analysis of The Implementation of Port Watch Keeping Duties in MV. JK Galaxy That Resulted in Damage to The Hull and Loss of Deck Work Equipment "

With the formulation of the problem as follows: "Why there is a damage to the hull during the loading and unloading process that results in the overflowing fuel in the MV. JK Galaxy?" and "Why there is a loss of deck work equipment in the MV. JK Galaxy?" this thesis is purpose to give an overview of the negligence of the watch keeping duty services during loading and unloading activities and efforts to overcome with it.

In writing of this thesis, researchers used a qualitative approach method. Observation, interviews and literature studies was done to collect data and information. By using triangulation method as technique of data analysis, so the root of the problem can be found.

Based on the result of the data analysis that has been done by the researchers when on sea project there was some causes of ship construction of damage and loss of work equipment are due to factors from humans. The human factor is the implementation of less maximal guard procedures, the lack of work skills, and lack of fitness duty officer.

By knowing the factors, it can be determined actions that need to be taken, for example improve the supervision during loading and unloading activities, increase the application of STCW procedure, ensuring the loading and unloading workforce is competent and reliable workforce in their duties, and maintaining physical fitness to remain concentrated while carrying out guard duties.

Keywords : *Implementations of port watch keeping duties.*

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pada umumnya dinas kapal dibagi jadi dua yaitu dinas harian dan dinas jaga. Dinas harian adalah kegiatan atau aktifitas yang dilaksanakan pada jam kerja baik di laut maupun di pelabuhan oleh semua anak buah kapal.

Adapun hal-hal yang dilakukan dalam dinas harian adalah administrasi di kapal, perawatan kapal dan peralatan kerja di atas kapal, urusan ABK, ataupun muatan/penumpang. Sedangkan dinas jaga merupakan kegiatan yang dilaksanakan oleh regu jaga yang dipimpin oleh seorang perwira jaga di atas kapal.

Tujuan dilaksanakan dinas jaga sendiri adalah untuk memastikan keamanan, ketertiban, dan kebersihan kapal, muatan, penumpang, dan lingkungan tetap dalam keadaan aman serta untuk melaksanakan peraturan-peraturan, perintah atau instruksi dalam prosedur. Pada pelaksanaannya dinas jaga di kapal terbagi menjadi tiga yaitu jaga laut, jaga radio, dan jaga pelabuhan.

Dinas jaga pelabuhan di kapal dilakukan ketika kapal sedang berlabuh jangkar, sedang sandar di dermaga / diikat di buoy, olah gerak untuk berangkat dari pelabuhan maupun tiba di pelabuhan, bongkar muat, dan menerima / menurunkan pandu. Adapun hal-hal yang harus diperhatikan sebagai perwira jaga adalah mengenai tujuan diadakannya tugas jaga pelabuhan.

Melaksanakan *look out* (pengamatan) sesuai dengan prosedur STCW (*Standards Training Certificate and Watchkeeping for Seafares*) yaitu STCW code 2010 pada seksi A-VIII tentang prosedur serah terima tugas jaga, pengaturan jam jaga, pengaturan petugas jaga/regu jaga, *fitness* (kebugaran) regu jaga, serta rencana pelayaran.

Dinas jaga pelabuhan harus dilakukan secara maksimal, dalam hal ini pengawasan atau kegiatan terkait tugas jaga pelabuhan memerlukan daya tahan tubuh yang prima. Kesiapan anggota tugas jaga pelabuhan tersebut harus benar-benar diperhatikan, oleh karena itu harus dilaksanakan pengaturan tugas jaga pelabuhan yang efektif.

Jaga pelabuhan ini diharapkan dapat menunjang kelancaran kegiatan di atas kapal serta juga dapat menjaga keamanan kapal. Salah satunya dengan mengatur jam jaga setiap periodenya sehubungan dengan kesibukan kapal yang mengurus tenaga anak buah kapal.

Selama penulis melakukan penelitian di atas kapal, penulis menemukan adanya permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan pelaksanaan dinas jaga pelabuhan sehingga menghasilkan beberapa kerugian bagi perusahaan yang berupa hilangnya material kerja maupun rusaknya konstruksi kapal.

Seperti yang terjadi di MV. JK Galaxy pada tanggal 8 Oktober 2019, lambung kapal tergores oleh muatan ketika proses bongkar muatan di Pelabuhan Da Nang, Vietnam. Karena muatan merupakan *Steel product* (produk baja) yang berupa titanium, bagian permesian ataupun besi panjang

dan besar untuk konstruksi pabrik, sehingga hal itu menyebabkan lambung kapal tergores.

Lambung kapal kembali tergores ketika proses muat sedang dilaksanakan di Pelabuhan Vung Ang, Vietnam pada tanggal 13 Oktober 2019. Tergoresnya lambung kapal kali ini menyebabkan kerobekan sehingga terjadilah kebocoran pada lambung kapal dan menghambat proses muat sehingga menyebabkan kerugian secara material maupun non material. Baik bagi perusahaan maupun bagi kru kapal.

Kejadian yang cukup merugikan perusahaan secara material kembali terjadi pada 11 November 2019 ketika MV. JK Galaxy yang sedang berada di Pelabuhan Ho Chi Minh, Vietnam guna melaksanakan proses bongkar muat yang mana kerugian terjadi karena hilangnya 30 kaleng cat yang disimpan di *Paint store*.

Berdasarkan kedua latar belakang tersebut, maka penulis memilih judul “*Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Di MV. Jk Galaxy Yang Mengakibatkan Rusaknya Lambung Kapal Dan Hilangnya Material Kerja Deck*”.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan-permasalahan yang timbul disini yaitu rusaknya lambung ruang muat pada proses muat dan hilangnya material kerja *deck*. Jumlah jam jaga perwira jaga dalam satu periode jaga yang terlalu panjang pada saat tugas jaga pelabuhan di kapal membuat

pengawasan yang seharusnya dilakukan oleh perwira jaga kurang maksimal, dikarenakan kelelahan fisik.

Kapal yang diteliti merupakan jenis kapal *general cargo*, yang memiliki waktu yang tidak tentu untuk melakukan kegiatan di pelabuhan. Sehingga pelaksanaan tugas jaga pelabuhan harus dilaksanakan secara efektif.

Berdasarkan identifikasi permasalahan tersebut maka penulis merumuskan beberapa masalah yang akan dibahas sebagai berikut:

1.2.1. Mengapa terjadi kerusakan pada lambung kapal ketika proses bongkar muat yang berakibat pada lubernya bahan bakar di MV. JK

Galaxy?

1.2.2. Mengapa terjadi kehilangan material kerja *deck* di MV. JK Galaxy?

1.3. Batasan Masalah

Mengingat luasnya masalah dinas jaga pelabuhan di kapal, maka penulis membatasi masalah yang akan dibahas yaitu pelaksanaan dinas jaga pelabuhan di MV JK Galaxy yang menyebabkan terjadinya kerusakan pada lambung kapal serta sebab hilangnya material kerja *deck* di MV. JK Galaxy dibawah agensi PT. Amas Samudra Jaya.

1.4. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai setelah penelitian ini adalah :

1.4.1. Ingin mengetahui penyebab terjadinya kerusakan pada lambung kapal ketika proses bongkar muat yang berakibat pada lubernya bahan bakar di MV. JK Galaxy.

1.4.2. Ingin mengetahui penyebab terjadinya kehilangan material kerja *deck* di MV. JK Gallaxy.

1.5. Manfaat Penelitian

Hasil skripsi ini diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi masukan kepada pembaca dan teman-teman seprofesi dalam kaitannya sebagai penunjang pengetahuan tentang pelaksanaan dinas jaga pelabuhan. terselesaikannya masalah-masalah pelaksanaan dinas jaga pelabuhan yang berakibat pada rusaknya lambung kapal dan hilangnya material kerja dapat dijadikan acuan penyelesaian masalah yang terjadi.

Adapun tujuan dan manfaat penulisan skripsi penelitian ini adalah:

1.5.1. Manfaat Praktis

1.5.1.1. Penulis dapat mengetahui bagaimana tugas jaga pelabuhan di kapal yang efektif dan benar.

1.5.1.2. Penulis dapat mengetahui penyebab kerusakan konstruksi kapal dan hilangnya material kerja.

1.5.2. Manfaat Teoritis

1.5.2.1. Menambah perbendaharaan karya ilmiah di kalangan taruna Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, khususnya jurusan nautika.

1.5.2.2. Memberi sumbangan pemikiran kepada masyarakat pelaut pada umumnya dan dunia pendidikan pada khususnya.

1.5.2.3. Menjadi masukan dan bahan kajian bagi pembaca untuk lebih meningkatkan tentang prosedur jaga untuk

meminimalisir terjadinya kerugian bagi perusahaan secara material maupun non-material.

1.6. Sistematika Penulisan

Untuk mencapai tujuan yang diharapkan, serta untuk memudahkan dalam pemahaman, penulisan skripsi disusun dengan sistematika terdiri dari lima bab secara berkesinambungan yang pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisah. Sistematika tersebut disusun sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini diuraikan tentang latar belakang masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, pembatasan masalah dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Merupakan landasan teori yang menjadi dasar pengertian umum tentang mengenai pengertian dinas jaga pelabuhan, kerangka pikir penelitian, serta dasar-dasar prosedur dinas jaga pelabuhan.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode pengumpulan data, tempat/lokasi penelitian, analisa data, penarikan kesimpulan dan cara literatur.

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Menguraikan tentang pembahasan dari temuan peneliti, hasil pengolahan data-data yang ada, kemudian analisa akan menghasilkan data-data yang dapat digunakan untuk pemecahan masalah.

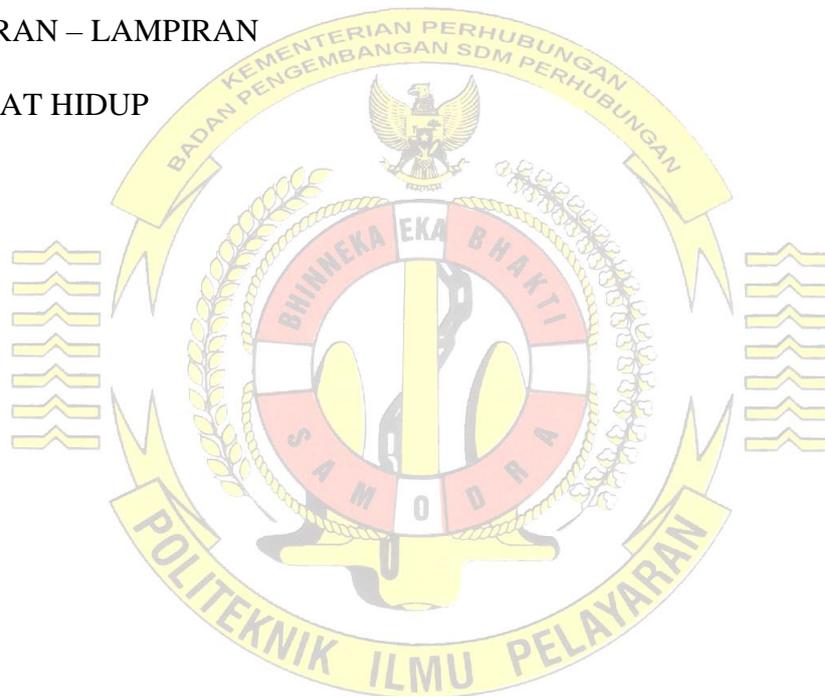
BAB V PENUTUP

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini ditariklah kesimpulan dari hasil analisa dan pemecahan dari permasalahan yang ada. Dalam bab ini penulis menambahkan saran-saran kepada pihak-pihak yang terkait sesuai dengan tujuan penulisan skripsi dari hasil observasi yang telah dilakukan oleh penulis.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN – LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP



BAB II

LANDASAN TEORITIS

2.1. Kajian Pustaka

2.1.1. Analisis

“Menurut Komaruddin (2011: 53), analisis adalah kegiatan berpikir untuk menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenal tanda-tanda komponen, hubungannya satu sama lain dan fungsi masing-masing dalam satu keseluruhan yang terpadu.”

“Menurut Wiradi (2009: 20), analisis adalah serangkaian perbuatan meneliti, mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan serta dikelompokkan berdasarkan keterkaitan serta penafsiran makna dari setiap kriteria.”

Berdasarkan beberapa pengertian di atas, penulis menyimpulkan bahwa analisis adalah sebuah usaha atau cara yang dilakukan untuk mengidentifikasi atau mengamati suatu fenomena yang nantinya akan diuraikan dan dikaji lebih lanjut.

2.1.2. Pelaksanaan Dinas Jaga

2.1.2.1. Pelaksanaan

“Menurut Sutojo (2015: 68) pelaksanaan adalah kegiatan dalam berbentuk perintah atau keputusan suatu badan yang penting atau keputusan peradilan”

Menurut Tdjokroadmujoyo (2014: 7) pelaksanaan adalah proses dalam bentuk rangkaian kegiatan , yaitu berawal dari kebijakan guna mencapai suatu tujuan”

Dari pengertian menurut para ahli diatas, maka penulis mengambil kesimpulan bahwa pelaksanaan adalah proses atau kegiatan yang dilaksanakan atas dasar suatu kebijakan yang telah ditentukan oleh badan eksekutif tertentu guna mencapai tujuan suatu tujuan.

2.1.2.2. Dinas Jaga

“Menurut Hartutik Siti (2018: 14) dinas jaga adalah tugas atau tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau pelabuhan kontainer atau dermaga kontainer atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.”

“Menurut Chandra, Fikki (2019: 17), dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja.”

Dari pengertian di atas, penulis menyimpulkan bahwa pengertian pelaksanaan dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi yang aman dan terkendali sesuai dengan prosedur yang diinginkan dan

menjaga semua fasilitas kapal agar jauh dari perusakan dari pihak-pihak tertentu serta terbebas dari pencurian.

Agar pelaksanaan dinas jaga dapat berjalan sesuai prosedur, baik pada saat kapal sedang *berthing* (sandar) di pelabuhan maupun sedang berlayar maka pembagian tugas jaga dilakukan sesuai dengan *STCW 1995*, yaitu periode jam jaga adalah 4 jam dengan selang waktu 24 jam serta istirahat paling sedikit 10 jam di bagi 2 periode salah satunya tidak boleh kurang dari 6 jam.

Agar dalam pelaksanaannya berjalan dengan baik maka jam istirahat harus tersusun dengan cukup baik pula.

Dinas di kapal meliputi:

1. Dinas Harian

- a. Dilaksanakan pada hari-hari kerja sedangkan hari minggu dan hari besar libur.
- b. Tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan kapal, sesuai jabatan dan *responsibility* (tanggung jawab) masing-masing.

2. Dinas Jaga

Dilaksanakan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari jaga laut, jaga pelabuhan dan jaga radio yang telah ditetapkan tauladan dalam *STCW 1978* amandemen 1995 bab VIII.

2.1.3. Dinas Jaga Pelabuhan

Merupakan dinas jaga yang dilakukan di kapal yang sedang di pelabuhan atau teluk dan diluar jam kerja jika tidak diadakan jaga laut. Pengaturannya dilakukan oleh nahkoda. Adapun hal-hal yang berkaitan dengan jaga pelabuhan antara lain:

- a. Jaga pelabuhan dimulai pada akhir jam kerja sampai dimulai jam kerja hari berikutnya
- b. Perwira jaga meliputi satu perwira *deck* dan satu masinis kecuali jika ada penetapan lain oleh nahkoda atau kepala kamar mesin.
- c. Perwira jaga *deck* dan masinis jaga boleh meninggalkan pos jaga dalam masa *coffee time* namun masih berada di atas kapal antara jam 22.00 sampai 06.00 pagi hari berikutnya serta menulis semua kejadian penting yang dijumpai dalam *log book* (buku harian).
- d. Kegiatan-kegiatan yang dilakukan selama jaga pelabuhan harus bersifat demi keselamatan kapal, untuk keselamatan muatan dan tetap sebagai jaga pelabuhan biasa.
- e. Dalam hal ini jika nahkoda menganggap perlu maka jaga pelabuhan dapat dirubah menjadi jaga laut, terkait jaga yang dilakukan setelah kerja pelabuhan pada hari sabtu atau hari libur resmi. Hal ini harus diperhitungkan dan dibayar sebagai kerja lembur.

Asas-asas dan panduan kerja bagi para perwira jaga di pelabuhan tentang pelaksanaan tugas jaga bilamana kapal berada di pelabuhan harus:

- a. Menjamin keamanan kapal, muatan, pelabuhan dan lingkungan, maupun keselamatan anak buah kapal serta pengoperasian semua peralatan yang digunakan dalam penanganan muatan.
- b. Mentaati prosedur internasional, nasional dan lokal.
- c. Menjaga ketertiban dan pekerjaan yang normal dari kapal.

Petugas jaga di pelabuhan meliputi: perwira jaga kemudian dibantu oleh juru mudi dan kelasi jaga yang mana harus selalu berada di kapal. Tugas jaga di pelabuhan dilaksanakan pada saat:

- a. Kapal sedang *drop anchor* (labuh jangkar).
- b. Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal terkepil pada pelampung kepil.
- c. Kapal sedang berolah gerak tiba maupun tolak dari pelabuhan.
- d. Kapal sedang melaksanakan kegiatan bongkar muat.
- e. Kapal sedang menerima/menurunkan pandu.

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal berlabuh jangkar yaitu:

- a. *Rounding* (ronda) dan mengawasi dari perahu-perahu pencuri, maupun bahaya lain.
- b. Memastikan kapal tidak larat, memeriksa kondisi jangkar, khususnya pada cuaca buruk maupun angin keras.
- c. Menyalakan lampu navigasi sesuai prosedur kapal berlabuh jangkar pada malam hari, dan memasang bola hitam di haluan pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga di pelabuhan, perwira jaga harus selalu berada di kapal dan dalam menjalankan tugasnya dibantu oleh juru mudi secara bergiliran dan harus melaksanakan *rounding* (ronda) pada periode tertentu. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan adalah sebagai berikut:

- a. Memasang penerangan, mencegah polusi air / udara, memasang bendera/semboyan sesuai prosedur serta mengikuti peraturan pelabuhan.
- b. Ronda keliling disaat-saat tertentu pada bagian-bagian kapal.
- c. Memperhatikan pasang surut air pelabuhan.

- d. Memperhatikan *ladder* (tangga kapal), tali tros, serta memastikan *rat guard* (jebakan tikus) terpasang pada tali kepil.
- e. Memastikan bahwa orang yang tidak berkepentingan tidak naik ke kapal.
- f. Membaca draft dan mencatat *ship's condition*.
- g. Mengontrol pemakaian air bersih dan menjaga stabilitas kapal.
- h. Bertanggung jawab atas kelancaran dan keselamatan kegiatan bongkar muat.

2.1.4. Serah Terima Tugas Jaga Pelabuhan

Serah terima tugas jaga pelabuhan adalah kegiatan dimana petugas jaga yang sedang bertugas ketika kapal sedang berada di pelabuhan baik petugas jaga dek maupun mesin telah melaksanakan tanggung jawabnya sebagai petugas jaga menyerahkan kepada petugas jaga selanjutnya sesuai dengan tugas dan tanggung jawabnya masing-masing.

Perwira yang bertugas jaga dek atau bertugas jaga mesin tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya jika timbul keraguan bahwa penggantinya tidak mampu untuk menjalankan tugas jaganya secara efektif, maka dalam hal ini nakhoda harus diberitahu. “Jika saat *handover* tugas jaga sedang dilakukan suatu kegiatan penting, maka hal ini harus diteruskan oleh perwira yang

akan digantikan. Kecuali bilamana diperintahkan lain oleh nakhoda atau kepala kamar mesin.” (Manikome,2000:32)

Tepat sebelum serah terima tugas jaga, perwira pengganti harus diberitahu oleh perwira yang bertugas jaga mengenai hal-hal sebagai berikut:

- a. Kedalaman air di tempat sandar, *draft* (sarat) kapal, pasang surut air pelabuhan, pengikatan *tross-tross* pengepil, kondisi jangkar dan panjang rantai jangkar serta hal yang penting bagi keselamatan kapal, keadaan mesin-mesin induk dan kemampuannya untuk pemakaian darurat.
- b. Semua pekerjaan yang sedang dilaksanakan di atas kapal, jenis, jumlah dan posisi muatan yang dimuat/bongkar atau sisanya dan penggunaan air bersih pada periode 24 jam.
- c. Kedudukan air di got-got kapal dan tangki-tangki.
- d. Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang sedang/harus dipasang atau dibunyikan.
- e. Jumlah anggota anak buah kapal yang diperlukan di kapal dan kehadiran tiap orang lain di kapal.
- f. Keadaan alat-alat pemadam kebakaran.
- g. Prosedur khusus pelabuhan.
- h. *Master standing order*.

- i. Komunikasi yang tersedia antara kapal dan personil di darat, termasuk penguasa pelabuhan dalam hal timbulnya keadaan darurat atau permintaan bantuan.
- j. Tiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal, awak kapal, muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran.
- k. Prosedur-prosedur untuk pemberian informasi kepada penguasa tentang pencemaran lingkungan sebagai hasil dari kegiatan kapal.

Sedangkan sebelum melaksanakan tugas jaga, maka perwira pengganti harus memeriksa hal-hal yang termuat dalam STCW 1995 yang berkaitan dengan tugasnya. Adapun hal-hal tersebut antara lain:

- a. Pengikatan tali tros pengepil dan rantai jangkar adalah baik.
- b. Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang tepat dipasang atau dibunyikan dengan baik.
- c. Prosedur tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati.
- d. Memahami jenis muatan berbahaya yang dimuat atau dibongkar dan tindakan tepat yang harus diambil apabila terjadi suatu tumpahan minyak atau kebakaran.
- e. Tidak adanya kondisi atau hal yang membahayakan apapun.

2.1.5. Rusaknya Lambung Kapal

2.1.5.1. Rusak

“Menurut Afik Riyadi Adhikarta (2019: 44) rusak memiliki dua sifat yaitu penurunan kualitas dan gagal fungsinya suatu benda atau alat karena bentuk fisiknya yang tidak sesuai dengan kaidah awal.”

Pada penelitian kali ini, rusak yang dimaksudkan adalah tergoresnya lambung kapal di dalam ruang kargo oleh muatan sehingga mengakibatkan bocornya bahan bakar. Sehingga penulis mengambil kesimpulan bahwa arti kata rusak dalam penelitian ini adalah berubahnya fisik lambung kapal yang tidak sesuai dengan kaidah awal sehingga mengalami gagal fungsi.

2.1.5.2. Lambung Kapal

“Menurut Soegeng Hardjono (2017: 17) lambung kapal adalah penutup kapal yang kedap air, yang melindungi ruang kargo, mesin, dan akomodasi kapal dari cuaca, banjir maupun kerusakan structural.”

“Menurut Sapto Wiratno Satoto (2019: 20) badan dari kapal yang memberikan daya apung yang mencegah kapal dari tenggelam yang dirancang sekecil mungkin menimbulkan gesekan dengan air.”

2.1.6. Hilangnya

Menurut Yosep (2011:10) hilang adalah suatu keadaan individu berpisah dengan sesuatu yang sebelumnya ada, kemudian menjadi tidak ada, baik terjadi sebagian atau keseluruhan. Kehilangan merupakan pengalaman yang pernah dialami oleh setiap individu selama rentang kehidupan, sejak lahir individu sudah mengalami kehilangan dan cenderung akan mengalaminya kembali walaupun dalam bentuk yang berbeda

Menurut Handoko Cahyadi (2016: 9) hilang merupakan suatu kondisi dimana seseorang mengalami suatu kekurangan atau tidak ada dari sesuatu yang dulunya pernah ada atau pernah dimiliki. Kehilangan merupakan suatu keadaan individu berpisah dengan sesuatu yang sebelumnya ada menjadi tidak ada, baik sebagian ataupun seluruhnya.

Berdasarkan penelitian diatas, penulis menyimpulkan bahwa hilang adalah kondisi dimana suatu benda atau subjek tidak ditemukan lagi keberadaannya atau sudah lenyap. Hilang dapat juga diartikan sebagai sesuatu yang awalnya ada namun menjadi tidak ada karena suatu peristiwa tertentu. Pada penelitian ini, penulis mendapati hilang dalam arti sebuah barang yang telah dicuri sehingga keberadaannya tidak diketahui lagi.

2.1.7. Material Kerja *Deck*

2.1.7.1. Material

“Menurut Marie Rumangun (2010:8) material kerja adalah bahan dasar untuk membuat atau membentuk sesuatu atau secara umum material didefinisikan sebagai obyek pengalaman dengan ciri-ciri kekeluasan, masa, gerak dan ditentukan oleh uang dan waktu.”

“Menurut Deddy Atmadjaja (2018: 11) material kerja adalah barang yang dibeli atau dibuat, yang disimpan untuk keperluan kemudian, baik untuk dipakai, diproses lebih lanjut atau dijual.”

Berdasarkan pengertian dari beberapa ahli di atas, penulis menyimpulkan bahwa material kerja adalah suatu barang dasar yang dibeli untuk suatu keperluan dan sedang disimpan yang nantinya akan dipakai ataupun diproses pada masa yang mendatang.

2.1.7.2. Kerja *Deck* (Kerja Geladak)

2.1.7.2.1. Kerja

“Menurut Wiltshire (2016: 19), kegiatan sosial di mana individu atau kelompok menempatkan upaya selama waktu dan ruang tertentu, kadang-kadang dengan mengharapkan penghargaan moneter (atau dalam bentuk lain),

atau tanpa mengharapkan imbalan, tetapi dengan rasa kewajiban kepada orang lain.”

2.1.7.2.2. *Deck* (Geladak)

“Menurut Irlansyah (2015: 19) *Deck* adalah lapisan yang menghubungkan bagian atas kapal. Yang mana pada konstruksi ini merupakan bagian terpenting pada kapal karena segala pelaksanaan proses bongkar muat baik penyimpanan alat kerja, pelaksanaan dinas jaga maupun pelaksanaan kerja harian dilaksanakan di atas geladak.”

Berdasarkan kedua pengertian di atas, penulis menyimpulkan bahwa kerja *deck* adalah kegiatan yang dilaksanakan oleh individu maupun kelompok yang didasari oleh sebuah tanggung jawab yang pelaksanaannya dilakukan di atas *deck* (geladak).

Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan diatas, sebagaimana material kerja *deck* yang dimaksudkan dalam penelitian ini adalah suatu barang dasar yang dibeli untuk suatu keperluan dan sedang disimpan yang nantinya akan dipakai dalam pelaksanaan pekerjaan yang dilaksanakan di atas *deck* (geladak) kapal.

Sebagaimana material kerja *deck* (geladak) yang dimaksud dalam penelitian ini berupa 30 kaleng cat berukuran 20 liter yang disimpan di tempat penyimpanan yang mana terletak di geladak kapal. Tempat penyimpanan tersebut bernama *cat store* (tempat menyimpan cat).

2.1.8. *Fitness* (Kebugaran)

2.1.8.1. Kemampuan Untuk Bertugas

Untuk menjalankan tugas jaga sesuai dengan *section* A-VIII/1 STCW 1995, penulis dapat menyimpulkan bahwa hal-hal berikut dapat diterapkan sebagai teladan dalam jaga pelabuhan:

- Waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam bagi setiap petugas jaga.
- Pembagian jam istirahat paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya tidak kurang dari 6 jam.
- Syarat yang diuraikan pada paragraf a dan paragraf b di atas tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi keadaan operasional yang mendesak.
- Metode minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.

- Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

2.1.8.2.Pencegahan Kelelahan

Prosedur yang berkaitan dengan jam jaga dalam rangka mencegah kelelahan kerja terdapat dalam *section A-VIII/1 STCW 1995* dimana dalam hal ini terdapat poin-poin sebagai berikut:

- a. Jam kerja maksimal perhari adalah 12 jam dengan minimal istirahat 10 jam setiap 24 jam.
- b. Pembagian jam istirahatahanya dapat dibagi menjadi 2 periode istirahat yang salah satunya tidak kurang dari 6 jam.
- c. Persyaratan yang diuraikan pada paragraf a dan paragraf b di atas tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- d. Metode minimum 10 jam tersebut dapat dikurang amenjadi 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari dua hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.

- e. Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga di tempatkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

Di kapal 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 (mualim 1) bertanggung jawab penuh atas muatan kapal dan mengurus dokumen kapal yang diperlukan serta mengatur jam jaga yang meliputi jam kerja harian maupun jam istirahat anak buah kapal bagian dek.

Chief officer dibantu oleh *second officer* (mualim 2) dan *third officer* (mualim 3) dalam hal pelaksanaan tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan. Namun tanggung jawab terkait peraturan dinas jaga dipegang penuh oleh seorang *chief officer*.

Meskipun tidak ada definisi yang seragam terhadap kata “kelelahan”, tetapi setiap orang yang terlibat dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang bisa menyebabkan terjadinya kelelahan.

2.1.9. Kerjasama dan Kinerja Petugas Jaga

Setiap perwira jaga mempunyai tanggung jawab besar yang harus diemban hingga jam jaganya usai. Perwira jaga harus memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaga, maka dari itu diperlukanlah pembagian tugas/regu tugasjaga.

Ada 3 (Tiga) sebab utama mengapa pembagian tugas harus dilaksanakan, yaitu:

- a. Besarnya beban kerja yang harus dipikul.
- b. Keanekaaragaman jenis pekerjaan.
- c. Berbagai spesialisasi yang diperlukan.

Jenis pekerjaan yang beraneka ragam merupakan konsekuensi dari pada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab regu untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri serta membutuhkan keterampilan khusus dalam 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.

Beban kerja yang beraneka ragam itu memerlukan spesialisasi-spesialisasi khusus. Berbagai ikatan dan organisasi

profesional adalah bukti dari pada keanekaaragaman spesialisasi yang harus terdapat dalam organisasi-organisasi modern.

Kinerja SDM (sumberdaya manusia) merupakan suatu potensi diri manusia yang tidak mudah untuk usaha peningkatan produktifitas dan kualitas terhadap suatu pekerjaan. Kinerja ini timbul dengan sendirinya dan sangat membutuhkan pengelolaan atau perawatan khusus agar potensi ini dapat berkembang dan digunakan secara maksimal dalam mencapai tujuan tertentu.

Perencanaan langkah-langkah yang akan diambil sangat diperlukan dalam pelaksanaan manajemen yang lancar. Hal ini berkaitan dengan efektifitas dan pelaksanaan dinas jaga di kapal serta menghindari adanya *human error* (kesalahan manusia) yang dapat menyebabkan kerugian bagi perusahaan pelayaran.

Manajemen kinerja merupakan suatu proses manajemen yang dirancang untuk menghubungkan tujuan organisasi dengan tujuan individu sedemikian rupa, sehingga baik tujuan individu maupun organisasi dapat bertemu.

Berikut 5 (lima) pokok kinerja terhadap suatu pekerjaan:

- a. Minat terhadap pekerjaan.
- b. *On-time* (tepat waktu).
- c. Ketepatan kerja.
- d. Bertanggung jawab.
- e. Melakukan pekerjaan dengan memuaskan

Sebagai langkah awal dalam usaha meningkatkan kinerja sumber daya manusia maka perusahaan dapat mengawali dengan memberikan pendidikan dan pelatihan serta pemahaman yang cukup bagi semua kru kapal, dalam hal ini berhubungan dengan prosedur penerapan dinas jaga yang semestinya.

2.2. Kajian Penelitian Terdahulu

Pada hal ini mencakup isi bahasan pustaka yang berkaitan dengan masalah penelitian, berupa sajian hasil atau bahasan ringkas dari hasil temuan penelitian terdahulu yang relevan dengan masalah penelitian yang penulis laksanakan. Berikut ini disajikan hasil-hasil penelitian terdahulu sebagai perbandingan terhadap penelitian penulis.

Penelitian yang pertama dilakukan oleh Herry Kristiono (2010) yang berjudul, “Meningkatkan Efektifitas Tugas Jaga Pelabuhan Untuk Kelancaran Operasional Kapal di MV. Caraka Jaya Niaga III-7.” Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dimana memusatkan penelitian pada pelaksanaan dinas jaga pelabuhan untuk kelancaran operasional bongkar-muat di kapal.

Penelitian kedua dilakukan oleh Agung Setyo (2013) yang berjudul, ”Kelalaian Dinas Jaga Pada Saat Kapal Sandar Dapat Mengakibatkan Kesalahan Terhadap Penataan Muatan.” Pada penelitian ini penulis memfokuskan pada kelalaian petugas dinas jaga yang berakibat pada kesalahan penataan muatan.

Perbedaan kedua penelitian tersebut dengan penelitian milik penulis adalah akibat dan tujuan dari setiap pelaksanaan dinas jaga pada masing-masing penelitian. Kedua penelitian tersebut memiliki persamaan dengan milik penulis yang berkaitan dengan pelaksanaan dinas jaga di kapal yang berakibat ataupun bertujuan untuk sesuatu sesuai masing-masing penulis.

Dimana penelitian pertama memfokuskan pada peningkatan operasional proses bongkar-muat dan penelitian kedua memfokuskan pada kelalaian dinas jaga yang berakibat pada kesalahan penataan muatan. Sementara itu, penulis memfokuskan pada pelaksanaan dinas jaga yang menimbulkan kerugian perusahaan berupa kerusakan lambung kapal serta hilangnya material kerja *deck*.

2.2.1. Tabel Hasil Penelitian Terdahulu

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil
Hery Kristiono (2010)	Meningkatkan efektifitas tugas jaga pelabuhan untuk kelancaran operasional kapal di MV. Caraka Jaya Niaga III-7	Terjadinya penyimpangan pelaksanaan dinas jaga pelabuhan yang terjadi di MV. Caraka Niaga Jaya III-7 dikarenakan kurangnya pengawasan dari Chief Officer serta tidak sesuainya

		pengaturan jam jaga dengan STCW 1995.
Hasil		
<p>Persamaan : Membahas tentang pelaksanaan dinas jaga pelabuhan.</p> <p>Perbedaan : Penelitian milik Hery Kristiono memfokuskan pada tindakan meningkatkan efektifitas dinas jaga pelabuhan untuk meningkatkan operasional bongkar muat, sedangkan milik penulis memfokuskan pada pelaksanaan dinas jaga yang menyebabkan kerugian bagi perusahaan.</p>		

Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil
Agung Setyo (2013)	Kelalaian dinas jaga pada saat kapal sandar dapat mengakibatkan kesalahan terhadap penataan muatan	Kurangnya pengetahuan <i>crew</i> kapal akan STCW 1995 adalah penyebab utama dari setiap kelalaian yang terjadi. Faktor lain yang menyebabkan kurang efektifitasnya pelaksanaan dinas jaga adalah pengaturan jam jaga yang tidak sesuai dengan standar STCW 1995 sehingga menyebabkan petugas jaga

		kekurangan kebugaran dan konsentrasi.
Hasil:		
<p>Persamaan : Membahas tentang pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan</p> <p>Perbedaan : Penelitian milik Agung Setyo memfokuskan pada kelalaian tugas jaga yang berakibat pada kesalahan penataan muatan, sedangkan milik penulis memfokuskan pada pelaksanaan dinas jaga yang menyebabkan kerugian bagi perusahaan.</p>		

Tabel 2.1. Hasil Kajian Penelitian Terdahulu

Sumber : Hasil Kajian Penelitian, 2020

2.3. Kerangka Teoritis

Berdasarkan pada landasan teori, 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.

Namun selama ini aturan-aturan yang terdapat pada STCW dan ketentuan tugas dan tanggung jawab regu jaga pada beberapa kapal belum dilaksanakan sesuai dengan aturan tersebut. Apabila kapal-kapal tersebut melaksanakan ketentuan-ketentuan yang ada tentunya berdampak terhadap efektifitas tugas jaga pelabuhan.

Tujuan dari dinas jaga sendiri adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko pencurian, kerusakan muatan, atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga nantinya diharapkan akan tercapainya keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak.

“Penyelenggaraan dinas jaga pelabuhan harus menjamin keselamatan jiwa, kapal, muatan, pelabuhan dan lingkungan, serta pengoperasian seluruh peralatan yang berkaitan dengan penanganan muatan haruslah benar-benar diimplementasikan dalam pelaksanaan dinas jaga pelabuhan maupun dinas jaga laut.” (STCW 1995).

Poin-poin yang terdapat pada *section* A-VIII/1 STCW 1995 yang berisi tentang pengaturan jam kerja serta jam istirahat, dan juga yang terdapat pada *section* B-VIII/ 1 STCW terkait jam kerja yang berlebihan dan pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi juga perlu diperhatikan seperti yang diketahui bahwa kelelahan dapat menjadi faktor lengahnya pos penjagaan baik perwira jaga maupun petugas jaga lainnya.

2.4. Kerangka Berpikir

Perusahaan pelayaran mengharapkan setiap kapalnya dapat melaksanakan pelayaran, dan bongkar-muat dengan aman dan efektif dalam setiap usaha bisnis mereka. Selain untuk meminimalisir keluarnya biaya operasional, perusahaan pelayaran juga berusaha untuk memperoleh keuntungan dari operasional setiap kapalnya.

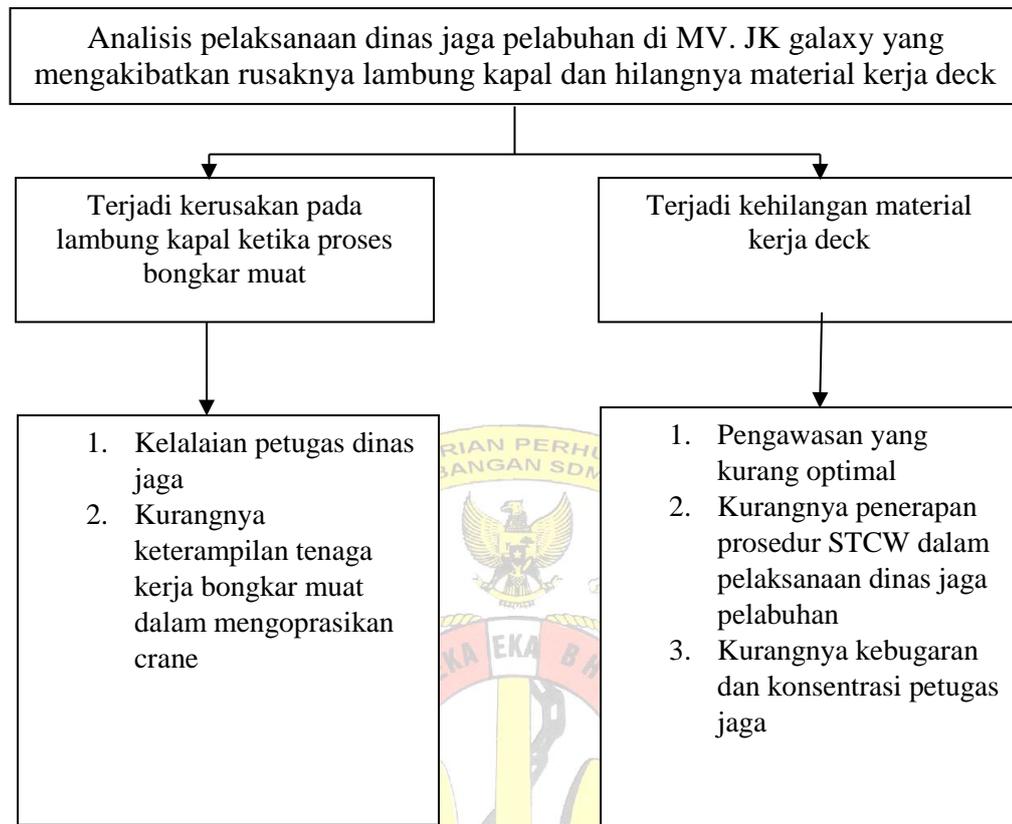
Maka dari itu pelaksanaan dinas jaga pelabuhan sangat penting untuk dilaksanakan sesuai prosedur STCW supaya dapat meminimalisir atau bahkan mencegah kerugian bagi perusahaan yang dikarenakan karena kecelakaan kerja, kerusakan muatan, kerusakan konstruksi kapal maupun hilangnya material kapal.

Untuk menjalankan hal tersebut, maka harus dibuat sebuah perancangan peraturan dinas jaga pelabuhan di kapal yang disesuaikan dengan kaidah dan aturan yang semestinya, hal ini juga bertujuan untuk memperlancar kegiatan bongkar muat, mencegah kerugian yang timbul bagi perusahaan dan juga meningkatkan *skill* (kemampuan) dan pengetahuan kru kapal terkait pelaksanaan dinas jaga pelabuhan.

Untuk mempermudah penulis dalam penyusunan penelitian ini, penulis menggunakan kerangka pikir secara sistematis berupa diagram atau tabel. Pada kerangka yang disusun, penulis memfokuskan pada analisis pelaksanaan dinas jaga pelabuhan di MV. JK Galaxy yang mengakibatkan rusaknya lambung kapal dan hilangnya material kerja *deck*.

Untuk mengetahui lebih jelasnya, penulis menjabarkan kerangka berpikir sebagai berikut:

Kerangka Penelitian



Gambar 2.1. Skema Kerangka Pikir

2.5. Definisi Operasional

- a. *STCW* : *Standart of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers* adalah konvensi internasional tentang stándar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut.
- b. Terkepil : Keadaan dimana kapal sedang berdampingan dengan kapal lain.
- c. *Tross* : Tali pengikat kapal di haluan dan buritan kapal-kapal yang sandara atau tambat di bui.
- d. *Rat Guard* : Perangkat tikus yang dipasang pada tiap-tiap tross ketika kapal sedang sandar.
- e. *Ship's Condition* : Sebuah dokumen yang berisikan tentang kelengkapan peralatan kapal serta informasi terkait konstruksi kapal.
- f. *Draft* : Kedalaman kapal atau badan kapal yang tenggelam di air.

BAB V

PENUTUP

5.1. Simpulan

Berdasarkan penelitian dan uraian pembahasan masalah pada bab sebelumnya mengenai “Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Di MV. JK Galaxy Yang Mengakibatkan Rusaknya Lambung Kapal Dan Hilangnya Material Kerja Deck”, maka penulis dapat menyimpulkan yang diambil dari hasil penelitian sebagai berikut:

5.1.1 Terjadi kerusakan pada lambung kapal ketika proses bongkar muat yang berakibat pada lubernya bahan bakar di MV. JK Galaxy.

5.1.1.1. Penyebab pertama terjadinya kerusakan pada lambung kapal ketika proses bongkar muat yang berakibat pada lubernya bahan bakar di MV. JK Galaxy adalah kelalaian petugas dinas jaga. Hal ini berkaitan dengan tidak dilaksanakannya pengawasan pada proses pemuatan.

5.1.1.2. Penyebab kedua terjadinya kerusakan pada lambung kapal ketika proses bongkar muat yang berakibat pada lubernya bahan bakar di MV. JK Galaxy adalah kurangnya keterampilan tenaga kerja bongkar muat dalam mengoperasikan crane karena kegagalan operator crane dalam mencegah *swing* (ayunan) yang kuat serta tidak adanya bantuan aba-aba dari tenaga kerja lainnya.

5.1.2. Terjadi kehilangan material kerja *deck* di MV. JK Galaxy.

5.1.2.1. Penyebab pertama terjadinya kehilangan material kerja *deck* di MV. JK Galaxy adalah karena pengawasan yang kurang optimal. Hal ini disebabkan oleh Tidak dilaksanakannya ronda secara berkala pada saat proses bongkar muat di pelabuhan.

5.1.2.2. Penyebab kedua terjadinya kehilangan material kerja *deck* di MV. JK Galaxy adalah karena kurangnya penerapan prosedur STCW dalam pelaksanaan dinas jaga pelabuhan.

Hal itu dilakukan oleh kelasi jaga yang tidak mencegah orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.

5.1.2.3. Penyebab ketiga terjadinya kehilangan material kerja *deck* di MV. JK Galaxy adalah karena kurangnya kebugaran dan konsentrasi petugas jaga yang mana sumber masalah datang dari tidak sesuainya pengaturan jam kerja dan jam istirahat dengan prosedur STCW.

5.2. Saran

Untuk lebih meningkatkan operasional kapal dalam pelaksanaan dinas jaga pelabuhan, pada akhir dari penulisan skripsi ini penulis akan memberikan saran-saran yang sekiranya dapat bermanfaat bagi semua pihak yang terlibat langsung maupun tidak langsung. Baik bagi perusahaan pelayaran, *crew* kapal, dan pihak lainnya yang berkepentingan dengan pelaksanaan dinas jaga pelabuhan. Adapun saran-saran yang dimaksud penulis dapat sampaikan adalah:

5.2.1. Terjadi kerusakan pada lambung kapal ketika proses bongkar muat yang berakibat pada lubernya bahan bakar di MV. JK Galaxy.

5.2.1.1. Disarankan bagi pelaksana petugas jaga meningkatkan pengawasan pada proses operasi muatan dengan cara mualim jaga membagi pos tugas jaga untuk juru mudi jaga dan kadet sesuai dengan kemampuannya masing-masing.

Bagi petugas jaga yang mendapatkan tugas dalam kepengawasan proses operasi kargo dan ingin meninggalkan pos jaganya karena sesuatu yang mendesak harus memastikan bahwa ada pengganti sementara untuk mengawasi proses operasi bongkar muat. *Chief Officer* (Mualim 1) selaku penanggung jawab muatan dan penanggung jawab *deck department* (kru dek) memberikan arahan supaya senantiasa menerapkan prosedur dan aturan STCW 1995 secara rutin kepada para kru dek.

5.2.1.2. Hendaknya tenaga kerja buruh pelabuhan yang bertugas di ruang muat turut kerja sama dengan membantu memberikan aba-aba atau sinyal kepada operator *crane* guna mempermudah operator *crane* dalam pengoperasiannya.

5.2.2. Terjadi kehilangan material kerja *deck* di MV. JK Galaxy.

5.2.2.1. Disarankan melakukan pengawasan yang optimal pada pelaksanaan dinas jaga pelabuhan dengan cara melaksanakan ronda secara berkala sesuai dengan prosedur yang ada. Pelaksanaan ronda berkala dapat dilaksanakan dengan periode waktu tertentu yaitu bisa dilakukan dengan 1 jam sekali atau setiap 30 menit sekali. Hal tersebut disesuaikan dengan prosedur yang diterapkan di MV. JK Galaxy.

5.2.2.2. Hendaknya melakukan pemberhentian atau mencegah orang yang dianggap mencurigakan atau yang tidak ada kepentingan naik ke kapal. Hal tersebut dapat dilakukan dengan melakukan pengecekan terhadap barang bawaan, menyanyakan identitas serta menyanyakan apa kepentingan orang tersebut naik ke kapal serta melaporkan setiap hal yang dirasa meragukan atau mencurigakan kepada mualim jaga selaku penanggung jawab pelaksanaan operasional kapal.

5.2.2.3. Disarankan supaya mengurangi periode jam jaga dengan ikut sertanya mualim 1 dalam pelaksanaan dinas jaga. Perubahan metode jaga yang awalnya 2 perwira dengan masing-masing berdurasi 6 jam dalam satu periode jaga menjadi 3 perwira dengan masing-masing jam jaga 4 jam

dalam setiap periodenya. Hal ini dapat diajukan oleh mualim 1 selaku penanggung jawab pelaksanaan bongkar muat di kapal kepada kapten guna mengurangi jam kerja yang berlebih serta mengatur jam istirahat sesuai dengan prosedur STCW 1995 yang mana hanya boleh dibagi menjadi 2 periode dimana salah satunya tidak boleh kurang dari 6 jam.

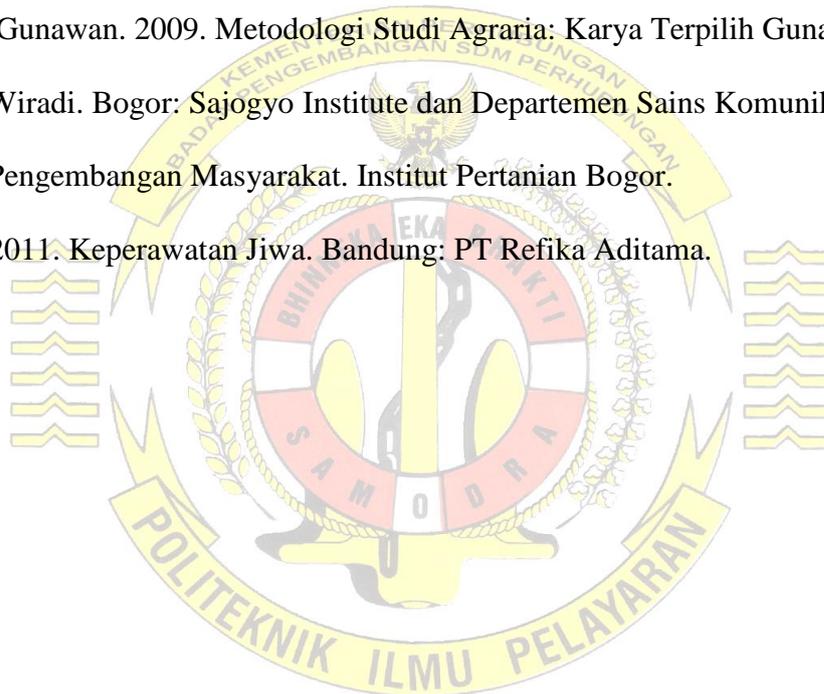


DAFTAR PUSTAKA

- Adhikarta, Afik Riyadi. 2019. Analisis Komponen Makna Kata Rusak Dan Sinonimnya Dalam Bahasa Indonesia. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Cahyadi, Handoko. 2016.
- Chandra, Fikki. 2019. Pelaksanaan Dinas Jaga Di MV. KT 06. Semarang: PIP Semarang.
- College, Old Aberdeen. EW. Manikome.2001 (Penyunting), Maritime English for Ship Officer.
- Hardjono, Soegeng. 2017. Analisa Komparatif Pengaruh Pertambahan Panjang dan Lebar Kapal Terhadap Lightweight. Tangerang Selatan: Pusat Teknologi Rekayasa Industri Maritim, Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi
- International Maritime Organization. 2010. Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1978 amendment 2010, IMO, London.
-2012. International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code). Ed.
- Jayanti, Yayuk. 2006. Hubungan Kinerja Buruh Yang Rendah Terhadap Kelancaran Bongkar Muat Di Kapal Pada Perusahaan Bongkar Muat PT. Berkah Sarana Inti Tanjung Perak Surabaya. Semarang
- Jonathan, Sarwono. 2006. Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif. Yogyakarta: Graha Ilmu

- Komitmen Komite Nasional Keselamatan Transportasi. 2009. Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transportasi Laut Tahun 2003 – 2008.
- Kristiono, Herry. 2007. Meningkatkan Efektifitas Tugas Jaga Pelabuhan Untuk Kelancaran Operasional Kapal Di MV. Caraka Jaya Niaga III-7. Semarang
- Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Nana Syaodih Sukmadinata. 2010. Metode Penelitian Pendidikan. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Pakadang, Desi. 2013. Evaluasi Penerapan Sistem Pengendalian Intern Penerimaan Kas pada Rumah Sakit Gunung Maria di Tomohon. *Jurnal EMBA: Jurnal Riset Ekonomi*.
- Rumangun, Marie. 2010. Manajemen Material Pada Proyek Konstruksi Di Daerah Maluku Tenggara. Yogyakarta.
- Satoto, Wiratno Spto. 2019. Perancangan Lambung Kapal Tanpa Awak Sebagai Alat Bantu Survei Di Kepulauan Riau. Batam: Politeknik Negeri Batam.
- Setyo, Agung. 2008. Kelalaian Dinas Jaga Pada Saat Kapal Sandar Dapat Mengakibatkan Kesalahan Terhadap Penataan Muatan. Semarang
- Sugiyono. 2015. Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods). Bandung: Alfabeta
- 2012. Metode Penelitian Pendidikan, Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R & D. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2010. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.

- Susilo, Dargo Tenang. 2009. Kelalaian Tanggung Jawab Dinas Jaga Bongkar Muat Di MV. Alas Terhadap Effisiensi Pengaturan Muatan. Semarang
- Sutojo, Siswanto. 2015. Good Corporate Governance: Tata Kelola Perusahaan Yang Sehat, Jakarta: Damar Media Pustaka.
- Sutopo. 2006. Metodologi Penelitian Kualitatif. Surakarta: UNS
- Wiltshire. 2015. The meanings of work in a public work scheme in South Africa, International Journal of Sociology and Social Policy Vol. 36, Issue 1/2
- Wiradi, Gunawan. 2009. Metodologi Studi Agraria: Karya Terpilih Gunawan Wiradi. Bogor: Sajogyo Institute dan Departemen Sains Komunikasi dan Pengembangan Masyarakat. Institut Pertanian Bogor.
- Yosep. 2011. Keperawatan Jiwa. Bandung: PT Refika Aditama.



LAMPIRAN 1

WAWANCARA

Pada penelitian ini, wawancara merupakan salah satu teknik dalam pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti untuk mendapatkan informasi dengan melakukan Tanya jawab langsung antara peneliti dengan narasumber yang terkait dengan masalah rusaknya lambung kapal dan hilangnya material kerja deck. Wawancara ini berfungsi untuk membantu menjawab rumusan masalah pada penelitian yang berjudul “Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Di MV. JK Galaxy Yang Mengakibatkan Rusaknya Lambung Kapal Dan Hilangnya Material Kerja Deck”

Adapun wawancara yang saya lakukan terhadap responden dengan format

Sebagai berikut:

No. Responden :

Nama Lengkap :

Jenis Kelamin :

Jabatan :

Wawancara yang saya lakukan di kapal MV. JK Galaxy terhadap beberapa responden untuk memperoleh beberapa informasi sebagai bahan masukan bagi skripsi yang saya buat sehingga diperoleh data yang mendukung terhadap penelitian yang saya lakukan. Adapun unsur yang ditanyakan dalam teknik pengumpulan data menggunakan wawancara ini berupa pelaksanaan dinas jaga dan hal-hal yang berkaitan dengan rumusan masalah pada penelitian ini.

Hasil Wawancara 1

Identitas Responden:

No Responden : 01

Nama Lengkap : Syuhada

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Jabatan : Mualim 3

Kadet : Selamat siang third.

Mualim 3 : Selamat siang det.

Kadet : Maaf mengganggu waktunya sebentar third, saya ingin bertanya beberapa hal terkait kejadian rusaknya lambung kapal tadi malam third.

Mualim 3 : Nggak masalah det, silahkan masuk.

Kadet : Izin third, terkait kerusakan lambung kapal tadi malam apakah third selaku mualim jaga tau persis waktu kejadian tersebut third?

Mualim 3 : Saya tidak tau betul persisnya pukul berapa, tapi saya mendengar suara benturan itu sekitar pukul 22.25 LT det.

Kadet : Oh begitu ya third, jadi untuk waktu persisnya third sendiri tidak dapat memastikan. Namun ketika third mendengar suara benturan itu posisi third sendiri ada dimana?

Mualim 3 : Itu posisi saya masih rounding det, saya muter dari belakang ke depan trus ngecek tali tross, store-store apakah

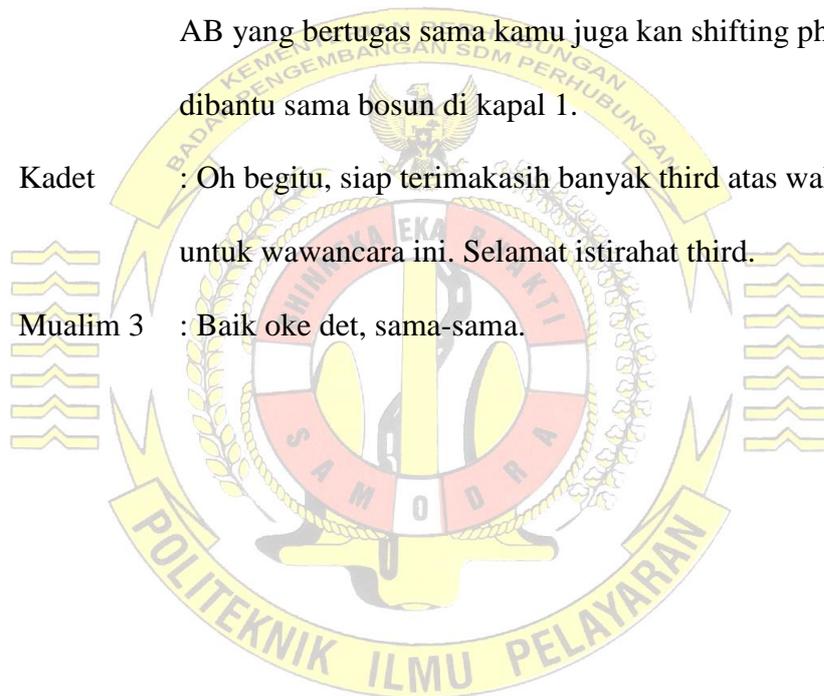
masih terkunci dengan benar juga ngawasin sekitar guna memastikan tidak adanya bahaya dari luar det.

Kadet : Oh jadi ketika mendengar suara itu third sedang rounding ya. Lalu apakah third mengetahui bagaimana persis kejadiannya?

Mualim 3 : Saya tidak mengetahui benar bagaimana kejadiannya det, karena saya sendiri juga sedang tidak mengawasi kapal 3. AB yang bertugas sama kamu juga kan shifting phontoon dibantu sama bosun di kapal 1.

Kadet : Oh begitu, siap terimakasih banyak third atas waktunya untuk wawancara ini. Selamat istirahat third.

Mualim 3 : Baik oke det, sama-sama.



Hasil Wawancara 2

Identitas Responden:

No Responden : 02

Nama Lengkap : Nova Ismael Koernain

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Jabatan : Juru Mudi Jaga (A/B C)

Kadet : Selamat siang pak, maaf mengganggu waktu istirahatnya sebentar. Saya ingin melakukan wawancara terkait kerusakan lambung kapal tadi malam pak.

A/B C : Oh mari-mari det silahkan masuk.

Kadet : Baik pak terimakasih. Oh iya pak, tadi malam ketika kejadian berlangsung apakah bapak mengetahui bagaimana kronologinya dan dimanakah posisi bapak waktu itu?

A/B C : Jadi det, saya tidak mengetahui betul bagaimana kejadiannya berlangsung. Karena ketika kejadian saya berada di kapal 1 untuk shifting phontoon sama kamu juga. Setau saya ya setelah kita dipanggil mualim 3 naik untuk mengurus yang di kapal 3 lebih dahulu.

Kadet : Lalu apakah bapak mendengar suara benturan atau seperti goncangan ketika terbentur meskipun itu terjadi diluar sepengetahuan bapak?

A/B C : Saya sempat merasa ada getaran dan suara benturan, tapi saya tidak curiga akan hal itu, soalnya kita kan juga lagi

kerja phontoon dimana kalau mau kita pindah itu suaranya keras juga. Dan memang kalau phontoon di pindah, kapal pasti goyang jadi saya merasanya kalua itu karena phontoon.

Kadet : Baiklah pak terimakasih banyak atas waktunya, selamat istirahat pak.

A/B C : Oke det sama-sama.



Hasil Wawancara 3

Identitas Responden:

No Responden : 03
 Nama Lengkap : Pham Thrung
 Jenis Kelamin : Laki-Laki
 Jabatan : Tenaga Kerja Pelabuhan Vung Ang, Vietnam

Kadet : Hello sir, sorry for disturb your time but if you don't mind would you let me to interview yourself?

Pham Thrung : It's okay, come here.

Kadet : Thanks sir, my name is Bayu and I am the cadet of MV. JK Galaxy. Firstly, I would like to ask you about the system for recruiting new worker here.

Pham Thrung : Hi Bayu, nice to meet you and my name is Pham Thrung and I'm a team leader here. Well, we don't have any specific requirement for the worker that will be work in the vessel for loading or discharge cargo except for the team leader or some kind like port captain.

Kadet : Oh really? Then how it will works for this employee?

Pham Thrung : So if you have a family or good friends that maybe had good skills for working in a vessel as a worker,

you probably be able to bring it to the boss and do some interview. Fun fact is almost 90% of them would be accept to work here.

Kadet : Oh I see, then how about their education standard? Did it need some kind like competency certificate?

Pham thrung : That is absolutely no. Here is don't need the education minimal. Lot of them are just an elementary school or even didn't passed that step. Except for the crane operator should have at least one year of working as a crane operator.

Kadet : Then depends on the what happened last day when the vessel got an incident, is there the crane operator really did his job carefully and capable on operating crane?

Pham Thrung ; Well, I ask him already why that night would be end up with that incident. He said that he failed to control the crane because there is no one to help him for giving command.

Kadet : Mmmm okay I totally understood. Thank you very much Mr. Pham, have a nice day sir.

Pham Thrung : You're welcome cadet.

Hasil Wawancara 4

Identitas Responden:

No Responden : 04
 Nama Lengkap : Zainal Abidin
 Jenis Kelamin : Laki-Laki
 Jabatan : Juru Mudi Jaga (A/B A)

Kadet : Selamat Sore Pak. Mohon maaf

mengganggu waktu istirahatnya. Saya ingin menanyakan beberapa hal terkait kejadian tadi malam pak.

Juru Mudi : Sore det, masuk sini. Mau Tanya apa det?

Kadet : Sudahkah bapak menulis seluruh aktifitas kapal ketika bapak sedang bertugas jaga?

Juru Mudi : Sudah det, saya selalu menulis setiap kejadian yang terjadi di time sheet itu det.

Kadet : Apakah bapak sudah melaksanakan rounding sesuai dengan prosedur yang ada pak?

Juru Mudi : Pada saat itu saya hanya melakukan rounding satu kali saja det, saya banyak berada di dekat kapal untuk mengawasi proses bongkar muat det. Saya tulis di time sheet ketika saya sedang rounding det.

Kadet : Ketika bapak sedang rounding, apakah tidak menemukan kejanggalan tertentu pak?

Juru Mudi : Tidak ada det, waktu saya rounding semuanya aman. Bahkan saya tulis juga di time sheet kalau keadaan memang aman.

Kadet : Baiklah terimakasih banyak pak. Selamat istirahat.



Hasil Wawancara 5

Identitas Responden:

No Responden : 05

Nama Lengkap : Joko Riyanto

Jenis Kelamin : Laki-Laki

Jabatan : Mualim 2

Kadet : Selamat sore ken, maaf ken mengganggu sebentar.

Saya ingin mewawancarai sebentar saja ken?

Mualim 2 : Oiya det boleh. Ingin Tanya apa saja det.

Kadet : Bagaimana dengan pelaksanaan dinas jaga pada saat periode jaga seken tadi pagi ken?

Mualim 2 : Jadi sebelum mulai, saya briefing dulu AB sama kelasi yang jaga. Pembagiannya nanti kelasi di meja ISPS, A/B yang melaksanakan tugas pengawasan det.

Kadet : Kenapa seperti itu ken?

Mualim 2 : Itu saya lakukan karena saya juga perlu mengatur stabilitas kapal untuk beberapa saat. Dan setelah saya selesai saya kembali ke deck untuk kembali memimpin tugas jaga det.

Kadet : Oh baiklah ken, saya mengerti. Terimakasih banyak ken atas waktunya.

Mualim 2 : Iya det sama-sama det.

Hasil Wawancara 6

Identitas Responden:

No Responden : 04
 Nama Lengkap : Zainal Abidin
 Jenis Kelamin : Laki-Laki
 Jabatan : Juru Mudi Jaga (A/B A)

Kadet : Selamat Sore Pak. Mohon maaf

mengganggu waktu istirahatnya. Saya ingin menanyakan beberapa hal terkait kejadian tadi malam pak.

Juru Mudi : Sore det, masuk sini. Mau Tanya apa det?

Kadet : Sudahkah bapak menulis seluruh aktifitas kapal ketika bapak sedang bertugas jaga?

Juru Mudi : Sudah det, saya selalu menulis setiap kejadian yang terjadi di time sheet itu det.

Kadet : Apakah bapak sudah melaksanakan rounding sesuai dengan prosedur yang ada pak?

Juru Mudi : Pada saat itu saya hanya melakukan rounding satu kali saja det, saya banyak berada di dekat kapal untuk mengawasi proses bongkar muat det. Saya tulis di time sheet ketika saya sedang rounding det.

Kadet : Ketika bapak sedang rounding, apakah tidak menemukan kejanggalan tertentu pak?

Juru Mudi : Tidak ada det, waktu saya rounding semuanya aman. Bahkan saya tulis juga di time sheet kalau keadaan memang aman.

Kadet : Baiklah terimakasih banyak pak. Selamat istirahat.



Hasil Wawancara 7

Identitas Responden:

No Responden : 06
 Nama Lengkap : Jaka Nurrachmad
 Jenis Kelamin : Laki-Laki
 Jabatan : O/S (Kelasi)

Kadet : Selamat sore mas, maaf mengganggu waktunya sebentar. Saya ingin bertanya beberapa hal kepada mas.

Kelasi : Iya det gimana det?

Kadet : Pada saat dinas jaga tanggal 11 November 2019 periode 00.00-04.00 apakah mas dan jurumudi sudah bekerja sama dengan baik?

Kelasi : Tentu sudah det. Saya lebih banyak menghabiskan waktu di meja ISPS sementara juru mudi melakukan pengawasan proses bongkar muat det.

Kadet : Selama mas bertugas, Apakah tidak menemukan kejanggalan di deck mas?

Kelasi : Sebenarnya saya melihat ada orang yang tidak memakai atribut buruh atau atribut petugas pelabuhan naik ke kapal det. Kira-

kira pukul 02.25, tapi saya nggak curiga det karena saya kira dia buruh shift sebelumnya mau ambil barangnya ketinggalan. Makanya saya nggak lapor ke mualim 2 det.

Kadet : Oh begitu ya mas, yasudah mas makasih ya mas atas waktunya.

Kelasi : Ya det sama-sama det.



Hasil Wawancara 8

Identitas Responden:

No Responden : 05
 Nama Lengkap : Joko Riyanto
 Jenis Kelamin : Laki-Laki
 Jabatan : Mualim 2

Kadet : Selamat sore ken, bolehkah saya mengganggu waktunya sebentar ken untuk wawancara?

Mualim 2 : Oh silahkan det, mari kesini.

Kadet : Izin ken, selama seken bekerja di MV. JK Galaxy, apakah ken faktor yang paling melelahkan menurut seken?

Mualim 2 : Menurut saya faktor yang dapat menurunkan performa kerja baik secara kebugaran ataupun konsentrasi adalah overtime yang menurut saya terkadang sangat melelahkan.

Kadet : Overtime seperti apakah yang seken maksud?

Mualim 2 : Masih berkaitan dengan hilangnya material kerja ini ya det, kemarin saat kapal kita sandar saya sudah overtime jam 23.00-24.00 tanggal 10 November 2019 itu karena adanya shifting 100 meter ke depan, jadi saya harus turun dan bertugas di bagian

buritan kapal. Setelah selesai shifting, saya lanjut jaga jam 00.00-06.00. Ya itu kalau ditotal sama jaga saya total ya 14 jam pada tanggal 10 nya. Ya itu memang mungkin hal yang sedikit tabu, tapi intensitas overtime yang padat sangat mengancam kebugaran dan konsentrasi saya.

Kadet : Oh baiklah ken saya mengerti sekarang. Tapi Apakah ada record Sebagai bukti pelaksanaan overtime ken?

Mualim 2 : Tentu ada det, ada dokumen work and rest hour dimana itu isinya jam-jam kerja dan istirahat selama satu bulan.

Kadet : Bolehkah saya meminta fotonya ken untuk pelaksanaan overtime bulan November 2019.

Mualim 2 : Boleh det silahkan ini difoto.

Kadet : Baik terimakasih ken atas waktunya dan bantuannya, selamat istirahat.

Mualim 2 : Baik det. Sama-sama det.

Kesimpulan Hasil Wawancara

Dari hasil wawancara peneliti di atas baik dengan muallim jaga dan juru mudi jaga serta kelasi jaga dan salah satu buruh kerja pelabuhan, peneliti menarik kesimpulan bahwa faktor-faktor yang menyebabkan rusaknya lambung kapal dan hilangnya material kerja deck di MV. JK Galaxy adalah kurangnya pengawasan pada proses bongkar muat, kurangnya keterampilan tenaga kerja bongkar muat dalam mengoperasikan crane, tidak dilaksanakannya ronda secara berkala, kurangnya penerapan prosedur STCW dalam pelaksanaan dinas jaga pelabuhan dan kurangnya kebugaran dan konsentrasi petugas jaga.

Karena dari faktor-faktor tersebut telah mengakibatkan rusaknya lambung kapal dan hilangnya material kerja deck, maka perlu adanya upaya untuk mencegah hal itu terjadi kembali. Upaya yang dapat dilakukan seperti meningkatkan pengawasan proses bongkar muat, memastikan bahwa tenaga kerja bongkar muat bisa menjalankan crane dengan baik, dan benar, pelaksanaan ronda secara berkala berkala, meningkatkan penerapan prosedur STCW dalam proses dinas jaga pelabuhan serta menjaga konsentrasi dan kebugaran petugas jaga.

LAMPIRAN 2

REGISTRATION FORM FOR WORK & REST FOR SEAFARER

PILKOD-Correction 1413(19)3 - CIR 0 Seafarer's Hours of Work and the Manning of Ships-Correction 1996
BAG 812CV 1991-Correction, Chapter VIII, Workinglog, Page 22 & See A/1313 Page 138

DATE DAY	TIME																								DATE'S TOTAL WORKING HOURS	4 HR CON.	10 HR IN 24 HR	REMARKS (OVER TIME)	TRANSFER FROM 1st		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24							
1	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0	
2	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
3	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
4	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
5	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
6	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
7	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
8	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
9	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
10	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
11	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
12	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
13	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
14	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
15	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
16	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
17	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
18	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
19	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
20	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
21	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
22	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
23	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
24	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
25	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
26	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
27	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
28	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
29	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
30	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	8	OK	OK	AT SEA	0
MONTHLY TOTAL																															

MONTHLY TOTAL **316**

TOTAL OVERTIME

NO. **9562855**

MV **JK GALAXY**

MASTER

PREPARED BY: **2019**  **JOKO RIYANTO**

REVIEWED BY: **COFF**  **MULYA HWANGGI**

APPROVED:  **MASTER**

Sumber : MV. JK Galaxy

Gambar : Word & Rest Hour Muallim 2 Bulan November 2019

LAMPIRAN 3

No Voyage : Vung Ang - Ho Chi Minh 095/2019

Date : 11th November 2019

Port : Ho Chi Minh Port

11 November 2019

00.17 : Finish shifting 100 meters ahead at Ho Chi Minh Port

00.30 – 01.30 : Open hatchcover C/H number 1,2 and 3

01.35 : Start loading lower deck C/H number 1

01.55 : Start loading lower deck C/H number 2 and 3

02.00 : A/B made round and all is well.

03.00-03.30 : Break time

03.30 : Continue loading C/H number 1,2 and 3

04.00 : Handover duty A/B from A/B A to A/B B

04.10 : A/B made round and stop loading due to incident

06.00 : Handover duty from 2/O to 3/O and O/S to D/C

06.30 : Continue loading C/H number 1,2 and 3
A/B made round and found all well.

07.00 : D/C made round and all is well.

07.30 : A/B made round and all is well.

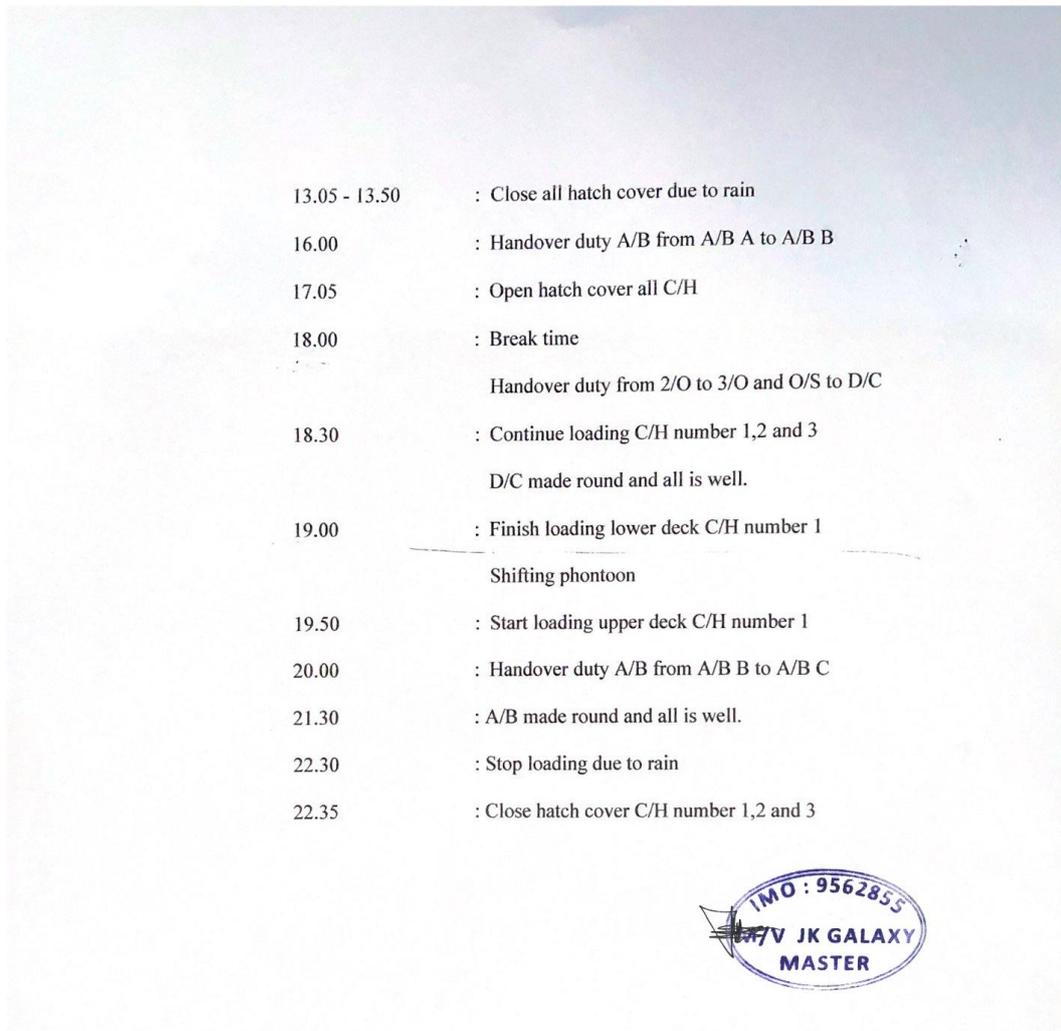
08.00 : Handover duty A/B from A/B B to A/B C

08.30 : A/B C made round and all is well

10.00 : Stop loading due to break time

10.30 : Continue loading lower deck all C/H

12.00 - 13.00 : Break time



Sumber : MV. JK Galaxy

Gambar : *Daily Report* 11 November 2019

LAMPIRAN 4

No Voyage : Vung Tau Anchorage – Vung Ang 092/2019
 Date : 13th October 2019
 Port : Vung Ang Port, Vietnam

13 October 2019

19.45 : All line made fast
 20.30 : Open hatchcover C/H number 1,2 and 3
 21.05 : Commenced loading lower deck C/H number 3
 22.00 : Shifting phontoon C/H number 1
 22.30 : Stop loading C/H number 3 due to accident
 22.45 : Start loading lower deck C/H number

14 October 2019

00.00 : Break time
 01.00 : Continue loading cargo lower deck C/H 1 and 3
 02.00 : O/S made round and all is well.
 03.00 : Break time
 03.30 : Continue loading C/H number 1 and 3
 Start loading lowerd deck C/H numer 2
 04.00 : Handover duty A/B from A/B A to A/B B
 04.30 : A/B made round and all is well
 05.00 : O/S made round and all is well
 06.00 : Handover duty from 2/O to 3/O and O/S to D/C
 06.30 : Continue loading C/H number 1,2 and 3
 A/B made round and found all well.



Sumber : MV. JK Galaxy

Gambar : *Daily Report* 13 Oktober 2019

LAMPIRAN 5

Gambar: Kondisi lambung kapal di ruang muat nomor 3 saat robek

Sumber: MV. JK Galaxy

LAMPIRAN 6

Gambar: Mualim 3 dalam penanganan lubernya bahan bakar karena kerusakan lambung kapal
Sumber: MV. JK Galaxy

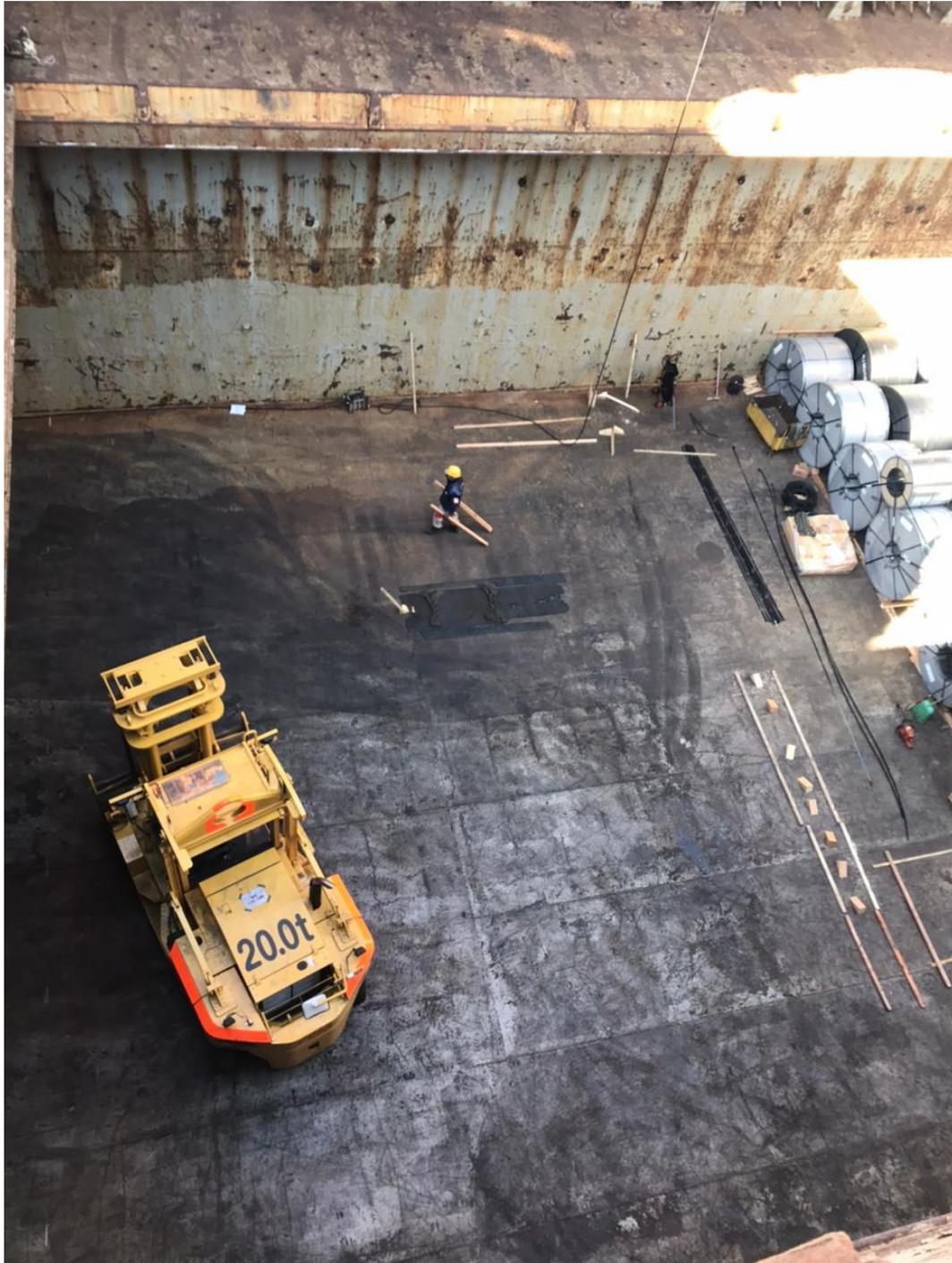
LAMPIRAN 7



Gambar: Pelaksanaan dinas jaga pelabuhan di meja ISPS
Sumber: MV. JK Galaxy

LAMPIRAN 8

Gambar: AB Melaksanakan ronda pada saat dinas jaga pelabuhan
Sumber: MV. JK Galaxy

LAMPIRAN 9

Gambar: Pengawasan pada proses bongkar muat
Sumber: MV. JK Galaxy

LAMPIRAN 10



Gambar: Kondisi ruang penyimpanan cat setelah di bobol
Sumber: MV. JK Galaxy

LAMPIRAN 11

Gambar: Kelasi sedang berjada di meja ISPS tanggal 11 November 2019
Sumber: MV. JK Galaxy

SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 237/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2021

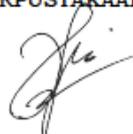
Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : RIZKY BAYU AJI
NIT : 531611106013 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN DI
MV. JK GALAXY YANG MENGAKIBATKAN RUSAKNYA
LAMBUNG PALKA DAN HILANGNYA MATERIAL KERJA
DECK

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 2 %* (Dua Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 15 Januari 2021
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
Penata Tingkat I, III/d
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Sumber: Perpustakaan PIP Semarang

Gambar: Surat Keterangan Hasil Plagiasi

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama Lengkap : Rizky Bayu Aji
2. Tempat / Tanggal Lahir : Karanganyar / 21 Desember 1997
3. NIT : 531611106013 N
4. Alamat Asal : Sidodadi RT 02/14, Plosorejo, Matesih
5. Agama : Kristen Protestan
6. Jenis Kelamin : Laki-Laki
7. Golongan Darah : O
8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Tri Sabari
 - b. Ibu : Nanik Ary Nugraheni
 - c. Alamat : Sidodadi RT 02/14, Plosorejo, Matesih
9. Riwayat Pendidikan
 - a. SD : SD Negeri 02 Karangpandan, Tahun (2004-2010)
 - b. SMP : SMP Negeri 3 Karanganyar, Tahun (2010-2013)
 - c. SMA : SMA Negeri Karangpandan, Tahun (2013-2016)
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, Tahun (2016-2021)
10. Pengalaman Praktek Laut
 - a. Perusahaan Pelayaran : PT. Amas Samudra Jaya
 - b. Nama Kapal : MV. JK Galaxy
 - c. Masa Layar : 08 Januari 2019-10 Januari 2020