



**PENILAIAN KINERJA TUGAS JAGA KETIKA BONGKAR
MUAT DI MV. DK 02 UNTUK MENCEGAH TERJADINYA
GANGGUAN YANG DISEBABKAN OLEH KELALAIAN
ANAK BUAH KAPAL**

SKRIPSI

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

Oleh

ADITYA DWI HERRY PUTRA

NIT. 551811136757 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG
TAHUN 2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENILAIAN KINERJA TUGAS JAGA KETIKA BONGKAR MUAT DI MV.
DK 02 UNTUK MENCEGAH TERJADINYA GANGGUAN YANG
DISEBABKAN OLEH KELALAIAN ANAK BUAH KAPAL**

DISUSUN OLEH:

ADITYA DWI HERRY PUTRA

NIT. 551811136757 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diajukan di depan Dewan
Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 18 Juli 2022

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Materi

Metodologi dan Penulisan

SLAMET RIYADI, M.St., M.Mar

VEGA F. ANDROMEDA, S.ST.,

Pembina (IV/a)

S.Pd., M.Hum

NIP. 19750502 199808 1 001

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19770326 200212 1 002

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penilaian Kinerja Tugas Jaga Ketika Bongkar Muat Di MV. DK 02 Untuk Mencegah Terjadinya Gangguan Yang Disebabkan Oleh Kelalaian Anak Buah Kapal.” Karya,

Nama : ADITYA DWI HERRY PUTRA

NIT : 551811136757 N

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan panitia penguji skripsi prodi nautika, Politeknik

Ilmu Pelayaran Semarang pada hari _____ tanggal _____ 2022

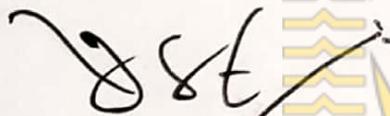
Semarang,

Panitia Ujian

Penguji I

Penguji II

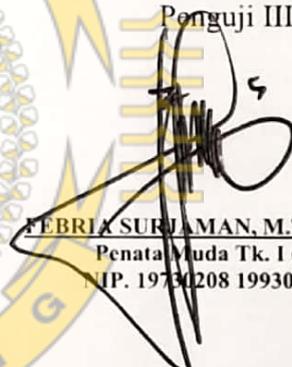
Penguji III



YUSTINA SAPAN, S.ST., MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001



SLAMET RIYADI, M.ST., M.Mar
Pembina (V/a)
NIP. 19750502 199808 1 001



FEBRIA SURJAMAN, M.T., M.Mar.E.
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19730208 199303 1 002

Mengetahui

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina Tk. I (IV)

NIP. 197100711 199803 1 003

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : ADITYA DWI HERRY PUTRA

NIT : 551811136757 N

Program Studi : NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Penilaian Kinerja Tugas Jaga Ketika Bongkar Muat Di MV. DK 02 Untuk Mencegah Terjadinya Gangguan Yang Disebabkan Oleh Kelalaian Anak Buah Kapal.” karya, saya,

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, Juli 2022

Yang membuat pernyataan,

ADITYA DWI HERRY PUTRA

NIT. 551811136757 N

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini mempunyai beberapa moto sebagai berikut:

1. “Allah SWT tergantung bagaimana perasangka hamba kepadaNya, berperasangka baiklah kepada Allah.”
2. “Belajarlal untuk menghargai diri sendiri dan menghargai orang lain.”
3. “Bekerjalal untuk duniamu seakan-akan kamu akan hidup ribuan tahun, dan kerjalal bekal akhiratmu seakan-akan kamu akan mati besok.”

Skripsi ini di persembahkan kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan kenikmatan serta anugerah yang tiada tara didunia
2. Rasullullah SAW yang telah menjadikan dunia ini dari zaman kelam ke zaman terang benderang
3. Bapak Alm. Heriyanto dan Ibu Musila Mukti yang telah memberikan doa, kasih sayang dan kesabaran dalam mendidik saya untuk bisa sukses.
4. Keluarga besar Singo Songo (IX) yang selalu mendukung dan membimbing saya selama pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Kekasih penulis Anis Kristya Putri terima kasih atas segala dukungannya.
6. Seluruh staff pengajar dan civitas akademika PIP Semarang atas bimbingannya
7. Senior dan teman-teman periode 95 senasib seperjuangan yang selalu bersama dalam keadaan suka dan duka
8. Pembaca yang Budiman

PRAKATA

Alhamdulillah, segala puji syukur saya panjatkan kehadiran Allah SWT, yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang telah dilimpahkan kepada hamba-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik. Sholawat serta salam senantiasa tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengantarkan kita menuju jalan yang benar.

Skripsi ini mengambil judul “Penilaian Kinerja Tugas Jaga Ketika Bongkar Muat Di MV. DK 02 Untuk Mencegah Terjadinya Gangguan Yang Disebabkan Oleh Kelalaian Anak Buah Kapal” yang terselesaikan berdasarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian selama satu tahun praktik laut di perusahaan PT. Karya Sumber Energy.

Dalam usaha menyelesaikan penulisan skripsi ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberikan bimbingan, dorongan, bantuan serta petunjuk yang berarti. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, yang telah memberikan kemudahan dan dukungan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar selaku dosen pembimbing Materi Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Vega Fonsula Andromeda, S.ST , S.Pd, M.Hum selaku dosen pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.

5. Pimpinan beserta karyawan perusahaan PT. Karya Sumber Energy yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk melakukan penelitian dan praktek di atas kapal.
6. Nakhoda, KKM beserta seluruh awak MV. DK 02 yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktek.
7. Ayah dan ibunda tercinta, serta seseorang yang ada dihatiku yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual 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-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, Juli 2022

Penulis



ADITYA DWI HERRY PUTRA

NIT. 551811136757 N

ABSTRAKSI

Herry Putra, Aditya Dwi. 2022 “*Penilaian Kinerja Tugas Jaga Ketika Bongkar Muat Di MV. DK 02 Untuk Mencegah Terjadinya Gangguan Yang Disebabkan Oleh Kelalaian Anak Buah Kapal*”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar, Pembimbing II: Vega Fonsula Andromeda, S.ST , S.Pd, M.Hum

Dalam kegiatan bongkar dan muat seringkali mengalami kendala sehingga mengakibatkan kurang efektifnya kegiatan tersebut dan dapat menyebabkan kegiatan bongkar muat terhambat tentu hal ini dapat menyebabkan kerugian bagi perusahaan. Dibutuhkan penilaian kinerja tugas jaga guna memaksimalkan kinerja tugas jaga ketika kegiatan bongkar dan muat, metode yang digunakan untuk menilai kinerja petugas jaga adalah penilaian tradisional. Ada beberapa rumusan masalah yang akan dibahas di penelitian ini meliputi faktor-faktor yang dinilai terhadap kinerja dinas jaga ketika bongkar muat, dampak dari keterlambatan proses bongkar, dan upaya yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya gangguan ketika proses bongkar muat.

Metode yang digunakan penulis adalah kualitatif deskriptif yang akan mengembangkan dan menjelaskan data-data penelitian. Keterangan waktu dalam penelitian ini ketika peneliti melaksanakan praktik laut di MV.DK 02 dan kapal berada di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap pada bulan Februari 2021

Hasil dari penelitian ini yaitu disimpulkan bahwa kinerja dinas jaga ketika bongkar muat di MV. DK 02 cukup baik dan ada beberapa catatan yang harus diperbaiki oleh petugas jaga. Dampak yang ditimbulkan akibat kelalaian petugas jaga ketika bongkar muat yaitu perusahaan mengalami kerugian, dan upaya yang harus dilakukan adalah dengan mengevaluasi kinerja dan melakukan familisasi kepada petugas jaga agar kegiatan tugas jaga ketika bongkar muat dapat berjalan secara optimal.

Kata Kunci: penilaian kinerja, curah, sling baja, batu bara.

ABSTRACTION

Herry Putra, Aditya Dwi. 2022 “*Guard Duty Performance Assessment When Unloading In MV. DK 02 To Prevent Disturbances Caused by Negligence of the Ship's Crews*”. Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Semarang Marine Science Polytechnic, Supervisor I: Slamet Riyadi, M.Sc., M.Mar, Supervisor II: Vega Fonsula Andromeda, S.ST, S.Pd, M.Hum

In unloading activities and loading and unloading often experience obstacles, resulting in less effective activities and can cause loading and unloading activities to be hampered, of course this can cause losses for the company. It is necessary to assess the performance of the guard duty in order to maximize the performance of the guard duty during loading and unloading activities, the method used to assess the performance of the guard duty is the traditional assessment. There are several problem formulations that will be discussed in this study, including the factors assessed on the performance of the guard service when loading and unloading, the impact of delays in the loading and unloading process, and efforts that must be made to prevent disturbances during the loading and unloading process.

The method used by the author is descriptive qualitative which will develop and explain the research data. Description of the time in this study when researchers carried out marine practices in MV.DK 02 and the ship was at Tanjung Intan Port, Cilacap in February 2021.

The results of this study concluded that the performance of the guard service when loading and unloading in MV. DK 02 is quite good and there are some notes that must be corrected by the guard. The impact caused by the negligence of the duty officer when loading and unloading is that the company suffers a loss, and the effort that must be made is to evaluate the performance and familiarize the guard so that the activities of guard duty when loading and unloading can run optimally.

Keywords: performance assessment, bulk, wire grab, coal.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI	viii
<i>ABSTRACTION</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB 1. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian	7
C. Rumusan Masalah	8
D. Tujuan Penelitian.....	8
E. Manfaat Hasil Penelitian	8
BAB II. KAJIAN TEORI.....	10
A. Deskripsi Teori	10
B. Kerangka Berfikir	17

BAB III. METODE PENELITIAN.....	19
A. Metode Penelitian	19
B. Tempat Penelitian	21
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	22
D. Teknik Pengumpulan Data	23
E. Instrumen Penelitian	27
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	29
G. Pengujian Keabsahann Data.....	32
BAB IV. HASIL PENELITIAN	35
A. Gambaran Konteks Penelitian	35
B. Deskripsi Data	36
C. Temuan	43
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	48
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	57
A. Simpulan.....	57
B. Keterbatasan Penelitian	58
C. Saran	58
DAFTAR PUSTAKA	60
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	62
RIWAYAT HIDUP.....	91

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 - Penelitian Terdahulu	34
Tabel 4.3 - Crew List	39
Tabel 4.4 - Pembagian Tugas Jaga Pelabuhan	44



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Berfikir.....	17
Gambar 3.1 Triangulasi dengan tiga sumber data.....	33
Gambar 4.1 Logo PT. Karya Sumber Energy	37
Gambar 4.2 Kapal MV. DK 02	37
Gambar 4.3 Persiapan Bongkar	46
Gambar 4.4 Kegiatan Bongkar.....	47
Gambar 4.5 <i>Wire Grab</i> Putus.....	49



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 <i>Ship Particular</i> MV. DK 02	67
Lampiran 2 <i>Crew List</i> MV. DK 02	68
Lampiran 3 <i>DAILY REPORT</i> MV. DK 02	69
Lampiran 4 Persiapan Bongkar	70
Lampiran 5 Kegiatan Bongkar Muat.....	71
Lampiran 6 <i>Wire Grab</i> Putus	72
Lembar Wawancara	82
Surat Keterangan Hasil Cek Plagiasi	95



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pada saat peneliti melaksanakan praktik laut (Prala) di MV. DK 02 Ketika melaksanakan dinas jaga bongkar muat, peneliti menemukan permasalahan terkait dinas jaga yang menyebabkan gangguan sehingga proses bongkar muat terhambat, gangguan yang ditemukan peneliti yaitu ditemukannya *wire grab* yang mengalami kerusakan (rantas) terdiksi setelah Perwira Jaga dan *Cadet* melaksanakan patroli keliling guna memastikan proses bongkar muat berjalan dengan lancar, sedangkan sebelumnya Perwira Jaga telah memerintahkan Juru Mudi agar melaksanakan patroli keliling dan setelah berpatroli Juru Mudi menyampaikan bahwasannya semua peralatan bongkar muat dalam kondisi baik, akibat dari kejadian tersebut maka dilakukan perbaikan untuk mengganti *wire* tersebut dengan persediaan *wire* yang baru agar proses bongkar muat dapat berjalan kembali dengan aman dan lancar karena apabila terjadi kecelakaan putusnya *wire grab* maka dapat menyebabkan korban jiwa baik dari *crew* kapal maupun tenaga kerja buruh muatan yang berasal dari darat yang disediakan oleh pelabuhan terkait dalam hal ini pelabuhan yang dimaksud adalah pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Menurut Herman Budi Sasobo (2015:17) “Tugas jaga adalah tugas jaga yang dilakukan oleh awak kapal yang bersifat rutin baik di laut maupun di

pelabuhan sesuai dengan pembagian tugas yang telah ditetapkan didalam pengoperasian kapal”. Sedangkan menurut Shanty Yahya (2012:20) “pelaksanaan tugas jaga adalah suatu tugas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga atau seluruh awak kapal pada waktu kapal sedang berlayar atau sandar telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya”, dinas jaga di kapal meliputi:

1. Dinas Harian

dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan pada hari Minggu dan hari besar libur, tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan atau operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

2. Dinas Jaga

Dilakukan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari : jaga laut, jaga pelabuhan.

Tugas jaga dilaksanakan untuk mencapai situsai yang aman serta terkendali selama kapal sedang berlayar, labuh jangkar, dan sandar. Maksud dan tujuan dari dilaksanakannya tugas jaga, yaitu:

1. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang, dan lingkungannya.
2. Melaksanakan peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (nasional/internasional).
3. Melaksanakan perintah/instruksi dari perusahaan maupun nahkoda (tertulis lisan) *Standing Order/Bridge Order*.

Mengingat pentingnya penerapan prosedur tugas jaga yang benar dan tepat di atas kapal, yang dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan aturan 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 rasa tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik.

Dari pengertian diatas peneliti menyimpulkan bahwa pelaksanaan dinas jaga sangatlah penting dan harus mematuhi aturan-aturan yang berlaku serta memastikan pelaksanaan dinas jaga dikerjakan dengan penuh tanggung jawab agar kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan lancar, maka dari itu peneliti ingin menilai kinerja tugas jaga di MV. DK 02 guna memastikan tugas jaga yang berjalan sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku dan apabila hasil dari penilaian tersebut menunjukkan hasil yang kurang peneliti akan memberikan langkah-langkah yang harus diambil agar tugas jaga dapat berjalan sebagaimana mestinya dan kegiatan bongkar muat dapat berjalan dengan aman dan lancar.

Kemudian menurut Djemari Mardapi (2018:21) “Penilaian merupakan kegiatan menafsirkan atau mendeskripsikan hasil”, sedangkan menurut Suharsimi Arikunto (2015:34) “penilaian merupakan mengambil suatu keputusan terhadap sesuatu dengan ukuran baik buruk. Penilaian bersifat kualitatif”.

Berdasarkan beberapa pendapat yang dikemukakan diatas penulis menyimpulkan bahwa penilaian merupakan proses pengumpulan berbagai data yang dapat memberikan gambaran, menjelaskan serta menafsirkan hasil pengukuran, menggambarkan informasi mengenai sejauh mana hasil penelitian yang telah dicapai. Untuk menilai kinerja petugas jaga di MV. DK 02 peneliti menggunakan metode *traditional assessment* yang digunakan untuk menilai kinerja anak buah kapal bagian *deck* kapal. Peneliti akan melibatkan Perwira *Deck* melalui wawancara dan bertanya meliputi kemampuan, pengetahuan, masing-masing anak buah kapal bagian *deck* sesuai dengan jabatan dan tugasnya. Peneliti memilih metode *traditional assessment* karena peneliti beranggapan bahwasannya metode ini jauh lebih transparan dan hasil dari penelitian ini dapat dijadikan evaluasi agar kedepannya dinas jaga di MV. DK 02 dapat berjalan dengan lancar dan aman.

Lantas menurut Dirk Koleangan (2000:241) “bongkar muat adalah kegiatan memindahkan barang-barang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayaran”. Dari pengertian diatas peneliti menyimpulkan bahwa bongkar muat adalah suatu proses memuat dan membongkar dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat yang dibawa atau di angkut ke tempat tujuan dengan aman dan tempat yang dilakukan sesuai prosedur di pelabuhan oleh para *crew*

kapal dan pihak darat dengan alat bongkar muat yang ada baik itu dari kapal sendiri ataupun dari darat.

Kemudian menurut Salim (2000:13), “kata transportasi berasal dari kata latin yaitu *Transportare* dimana trans berarti seberang atau sebelah lain dan portare berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya”. Transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan 2 guna menolong barang atau orang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian transportasi itu dapat diberi definisi sebagai usaha mengangkut atau membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Saat ini sarana transportasi sangat beragam, mulai dari transportasi darat, laut maupun udara yang masing-masing bagian mempunyai keuntungan dan kekurangan yang berbeda-beda. Untuk saat ini sarana transportasi yang paling dibutuhkan oleh pelaku ekonomi, khususnya perdagangan global adalah sarana transportasi yang murah, aman, dan dapat mengangkut muatan dalam jumlah yang besar serta ketepatan waktu. Alasan yang mendasar adalah:

1. Murah: penggunaan sarana transportasi dengan biaya yang murah bertujuan untuk menekan harga jual menjadi sangat murah sehingga dapat terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat.
2. Aman: resiko terjadinya kerusakan muatan kecil (*low risk*) yang timbul sebagai akibat dari pengangkutan muatan dalam jumlah yang besar.

3. Dapat mengangkut dalam jumlah yang besar : untuk dapat memperoleh keuntungan yang tinggi, maka pengangkutan dalam jumlah yang besar merupakan alternatif yang diambil oleh para produsen.
4. Tepat waktu: ketepatan waktu pada saat pengangkutan muatan sampai pada tempat tujuan dengan aman dan selamat merupakan salah satu yang penting dalam distribusi barang, sehingga diharapkan distribusinya dapat merata.

Banyak perusahaan Indonesia yang memberikan jasa transportasi laut. Seperti PT. Pelni yang bergerak dalam jasa pengangkutan penumpang, sedangkan PT. Samudera Indonesia memberikan jasa dalam pengangkutan container, dan salah satu perusahaan pelayaran di Indonesia yang memberikan jasa transportasi kapal laut dalam bidang pengangkutan muatan curah adalah PT. Karya Sumber Energy yang beralamatkan di Jl.Kopi No 2F, Tambora, Jakarta Barat Indonesia kode pos 11230. Dimana perusahaan ini memiliki berbagai macam kapal curah sebagai alat transportasi laut yang aman dan murah sehingga menjadi salah satu pilihan utama yang dipilih oleh pemilik muatan atau shipper untuk mengirim muatan mereka khususnya muatan curah, baik didalam negeri maupun diluar negeri.

Indonesia sendiri merupakan suatu negara kepulauan yang terdiri dari beribu-ribu pulau yang terbentang luas dari Sabang sampai Merauke. Hingga saat ini Indonesia memiliki wilayah seluas 1, 92 juta Km² yang terdiri kurang lebih 13.000 pulau, baik pulau besar maupun pulau kecil yang tersebar sampai lebih dari 6.000 Km² . Indonesia memiliki lima pulau terbesar yang terdiri dari Sumatra, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Irian Jaya. Selain itu letak Indonesia

yang strategis yang terletak di arus lalu-lintas perdagangan dunia yang menghubungkan antara benua Asia dan benua Australia. Pertumbuhan perekonomian dari suatu negara tidak lepas dari pertumbuhan diberbagai bidang ekonomi, salah satunya adalah perdagangan. Bidang perdagangan yang memiliki fokus pada *ekspor* dan *impor* berbagai macam komoditi membutuhkan pendistribusian, sedangkan dalam pendistribusian dibutuhkan sarana transportasi. Dengan demikian transportasi memiliki peranan yang penting dalam memindahkan dan menyebarluaskan komoditi yang diproduksi oleh suatu negara.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penulis memilih judul “PENILAIAN KINERJA TUGAS JAGA KETIKA BONGKAR MUAT DI MV. DK 02 UNTUK MENCEGAH TERJADINYA GANGGUAN YANG DISEBABKAN OLEH ANAK BUAH KAPAL ”.

B. Fokus Penelitian

Dalam skripsi ini peneliti membatasi ruang lingkup masalah dengan hanya membahas tentang penilaian terhadap dinas jaga di kapal MV. DK 02 ketika bongkar muatan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, apakah sudah sesuai dengan peraturan-peraturan yang ditetapkan oleh perusahaan ketika melaksanakan tugas jaga bongkar muat di kapal, dampak pengaruh kerja terhadap jalannya kegiatan bongkar muat di kapal MV. DK 02, serta bagaimana cara untuk mencegah terjadinya gangguan yang disebabkan oleh kelalaian anak buah kapal ketika bongkar muat di kapal MV. DK 02. Batasan ini dilakukan agar dapat memberikan petunjuk dalam penyusunan skripsi agar tidak menyimpang dari masalah pokok yang diangkat dan ketidak efektifan dalam pembuatan skripsi.

C. Perumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan diatas tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga di kapal MV. DK 02 apakah sudah sesuai dengan peraturan yang dibuat oleh perusahaan , maka pokok permasalahan dalam judul ini adalah :

1. Apa faktor-faktor yang dinilai terhadap kinerja tugas jaga ketika bongkar muat di kapal MV.DK 02 ?
2. Apa dampak pengaruh kinerja tugas jaga terhadap jalannya kegiatan bongkar muat di kapal MV.DK 02 ?
3. Bagaimana cara untuk mencegah terjadinya gangguan yang disebabkan oleh kelalaian anak buah kapal ketika bongkar muat di kapal MV.DK 02 ?

D. Tujuan Penelitian

Mengenai tujuan yang ingin dicapai peneliti antara lain :

1. Mengetahui faktor-faktor yang dinilai terhadap dinas jaga ketika bongkar muat di kapal MV. DK 02
2. Mengetahui apa dampak pengaruh kinerja tugas jaga terhadap jalannya kegiatan bongkar muat di kapal V. DK 02.
3. Mengetahui bagaimana cara untuk mencegah terjadinya gangguan yang disebabkan oleh kelalaian anak buah kapal ketika bongkar muat di kapal MV.DK 02.

E. Manfaat Penelitian

Dengan dilaksanakan penelitian dan penulisan skripsi ini, peneliti berharap beberapa manfaat yang ingin dicapai , antara lain:

1. Secara teoritis

- a) Menambah pemahaman dan pengetahuan bagi pembaca mengenai prosedur dinas jaga ketika bongkar muat sesuai dengan aturan yang berlaku.
- b) Memperdalam pengetahuan secara teori tentang pelaksanaan dinas jaga bongkar muat untuk menghindari terjadinya gangguan yang dapat menghambat jalannya kegiatan bongkar muat dan mengancam keselamatan anak buah kapal.

2. Secara praktis

- a) Memenuhi persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang dengan sebutan Sarjana Terapan Pelayaran.
- b) Melatih peneliti untuk menyalurkan pemikiran atau pendapat dalam bahasa yang dapat di pertanggungjawabkan.
- c) Dengan penelitian ini dapat menyampaikan tambahan wawasan tentang aplikasi dan penilaian dinas jaga ketika bongkar muat di kapal dan bisa diaplikasikan diatas kapal sesuai dengan kondisi dan peraturan yang berlaku.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Kinerja

Menurut Anwar Prabu Mangkunegara (2014:11) “Kinerja merupakan hasil kerja secara kuantitas dan kualitas yang dicapai seorang pegawai dalam melaksanakan tugas dan sesuai dengan tanggung jawab yang diberikan”, sedangkan menurut Sjafri Mangkuprawira, Aida Vitayala (2002:30) “Kinerja merupakan hasil dari pekerjaan tertentu secara berencana pada waktu dan tempat dari karyawan serta organisasi bersangkutan”.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut maka peneliti menyimpulkan pengertian dari kinerja adalah hasil dari pekerjaan tertentu baik secara kualitas dan kuantitas yang didasari dengan tanggung jawab yang telah diberikan. Kinerja yang dimaksud dalam penelitian yaitu kinerja ketika tugas jaga bongkar muat meliputi pengawasan, dan pengecekan peralatan bongkar muat di MV. DK 02 ketika proses bongkar muatan.

Menurut Mathias dan Jackson (2006:382), “penilaian kinerja adalah proses mengevaluasi karyawan seberapa baik menyelesaikan pekerjaan mereka jika dibandingkan dengan seperangkat standar yang dimiliki perusahaan dan kemudian mengkomunikasikan informasi tersebut kepada karyawan”. Dalam penilaian kinerja, dinilai kontribusi karyawan kepada perusahaan selama periode waktu tertentu. Penilaian kinerja harus memberikan umpan balik kinerja kepada karyawan agar mengetahui seberapa baik mereka bekerja jika dibandingkan dengan standar-standar perusahaan, Apabila penilaian kinerja

dilakukan secara benar, para manajer, staf, dan akhirnya perusahaan akan diuntungkan dengan pemastian bahwa upaya-upaya individu memberikan kontribusi kepada fokus strategi perusahaan.

Hasil-hasil penilaian kinerja sering berfungsi sebagai basis evaluasi reguler terhadap kinerja anggota-anggota organisasi Apakah seorang individu dinilai kompeten atau tidak kompeten, efektif atau tidak efektif, dapat dipromosikan atau tidak dapat dipromosikan dan seterusnya adalah didasarkan pada informasi yang dihasilkan oleh sistem penilaian kinerja. Selain itu, organisasi sering mencoba mempengaruhi motivasi dan kinerja mendatang dari anggota-anggota mereka dengan mengaitkan pemberian berbagai imbalan, seperti kenaikan gaji dan promosi, terhadap nilai-nilai yang dihasilkan oleh sistem penilaian kinerja.

Sedangkan menurut Mathias dan Jackson (2002:82) “penilaian kinerja memiliki dua manfaat yang umum di dalam organisasi, dan keduanya bisa merupakan konflik yang potensial. Salah satu kegunaannya adalah mengukur kinerja untuk tujuan memberikan penghargaan atau dengan kata lain untuk membuat keputusan administratif mengenai seorang karyawan”.

Promosi atau pencatatan karyawan bisa tergantung pada hasil penilaian ini, yang sering membuat hal ini menjadi sulit untuk dilakukan oleh para manajer. Manfaat yang lainnya adalah untuk pengembangan potensi individu. Pada manfaat ini, para manajer ditampilkan dengan peran lebih sebagai seorang konselor daripada seorang hakim, dan atmosfernya sering kali berbeda. Penekanannya adalah pada mengidentifikasi potensi dan perencanaan terhadap arah dan kesempatan pertumbuhan karyawan.

Berdasarkan beberapa pendapat yang dikemukakan diatas penulis menyimpulkan bahwa penilaian merupakan proses pengumpulan berbagai data yang dapat memberikan gambaran, menjelaskan serta menafsirkan hasil pengukuran menggambarkan informasi mengenai sejauh mana hasil penelitian yang telah dicapai. Dalam menilai kinerja tugas jaga di MV. DK 02 peneliti menggunakan metode *traditional assessment* dimana atasan yaitu Perwira *Deck* menilai langsung kinerja anak buah kapal berdasarkan pengamatan, meliputi hasil pekerjaan, tugas dan tanggung jawab terhadap perintah yang diberikan. Dan hasil dari penilaian tersebut dijadikan acuan untuk menilai bagaimana kinerja anak buah kapal di MV. DK 02 selama peneliti melakukan praktik laut (Prala).

Kemudian dari hasil yang didapat apabila ditemukan hasil yang belum maksimal maka peneliti akan memberikan saran dan masukan agar kedepannya kegiatan bongkar muat di MV. DK 02 dapat berjalan secara optimal, serta kejadian serupa dapat dihindari dikemudian hari.

2. Dinas Jaga

Menurut Herman Budi Sasono (2015:17) “Tugas jaga adalah tugas jaga yang dilakukan oleh awak kapal yang bersifat rutin baik di laut maupun di pelabuhan sesuai dengan pembagian tugas yang telah ditetapkan didalam pengoperasian kapal”. Sedangkan menurut Shanty Yahya (2021:20) “pelaksanaan tugas jaga adalah suatu tugas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga atau seluruh awak kapal pada waktu kapal sedang berlayar atau sandar telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya”, dinas jaga meliputi:

a. Dinas Harian

Dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan pada hari Minggu dan hari besar libur, tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan atau operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

b. Dinas Jaga Anjungan.

Dilakukan pada saat kapal sedang berlayar atau olah gerak, yang mana dalam dinas jaga anjungan Perwira Jaga dibantu oleh Juru Mudi dan *Cadet* dalam pelaksanaannya. Tugas jaga anjungan yaitu memeriksa posisi kapal, memperhatikan haluan dan memeriksa keadaan keliling agar kapal terhindar dari bahaya-bahaya navigasi, dan membawa kapal dengan selamat ke tempat tujuan.

c. Dinas Jaga Pelabuhan

Dilakukan pada saat kapal sedang sandar atau sedang dalam proses bongkar muat di pelabuhan, dalam pelaksanaan tugas jaga pelabuhan dibetuk sebuah regu yang dipimpin oleh Perwira Jaga dan dibantu oleh anak buah kapal yakni Juru Mudi dan *Cadet*, tugas jaga pelabuhan meliputi pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat,

Tugas jaga dilaksanakan untuk mencapai situsai yang aman serta terkendali selama kapal sedang berlayar. Maksud dan tujuan dari dilaksanakannya tugas jaga, yaitu:

- 1). Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang, dan lingkungannya.

- 2). Melaksanakan atau mentaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (nasional/internasional).
- 3). Melaksanakan perintah/instruksi dari perusahaan maupun nahkoda (tertulis lisan) *Standing Order/Bridge Order*.

Mengingat pentingnya penerapan prosedur tugas jaga yang benar dan tepat di atas kapal, yang dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan aturan 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 rasa tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik.

3. Bongkar Muat

Menurut Dirk Koleangan (2000:241) “bongkar muat adalah Kegiatan Bongkar Muat adalah kegiatan memindahkan barangbarang dari alat angkut darat, dan untuk melaksanakan kegiatan pemindahan muatan tersebut dibutuhkan tersedianya fasilitas atau peralatan yang memadai dalam suatu cara atau prosedur pelayaran”.

Menurut Herman Budi Sasono (2021: 30) “Kegiatan bongkar muat lazim disebut *Stevedoring*, *Stevedoring* adalah jasa pelayanan membongkar dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, truk dan sebaliknya dengan menggunakan derek kapal atau yang lain”.

a. Bongkar

b. Mengambil barang yang didaratkan oleh keran pada dermaga.

- c. Memindahkan barang dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan.
- d. Meletakkan, menyusun atau menumpuk barang didalam lapangan penumpukan atau gudang.
- e. Mengembalikan peralatan ke dermaga untuk melaksanakan operasi selanjutnya.
- f. Muat
- g. Mengambil barang dari lapangan penumpukan atau gudang pelabuhan.
- h. Memindahkan barang dari lapangan penumpukan atau gudang ke dermaga.
- i. Meletakkan barang dibawah keran.
- j. Mengangkat barang dari dermaga ke kapal

Berdasarkan pengertian yang telah diuraikan diatas bongkar muat adalah suatu proses memuat dan membongkar dengan cara memindahkan muatan dari darat ke kapal atau dari kapal ke darat yang dibawa atau di angkut ketempat tujuan dengan aman dan tempat yang dilakukan sesuai prosedur di pelabuhan oleh para *crew* kapal dan pihak darat dengan alat bongkar muat yang ada baik itu dari kapal sendiri ataupun dari darat.

Dalam kegiatan bongkar muat juga menerapkan prinsip-prinsip pemuatan, berikut prinsip-prinsip dalam pemuatan :

1) Melindungi ABK dan buruh

Tujuan dari perlindungan awak dan pekerja adalah untuk menjamin keselamatan mereka selama kegiatan bongkar muat.

2) Melindungi kapal

Tujuan dari melindungi kapal adalah untuk memastikan keselamatan kapal

agar tetap layak laut selama kegiatan bongkar muat, serta selama pengiriman.

3) Melindungi muatan

Perusahaan pelayaran bertanggung jawab untuk memastikan keamanan dan kualitas kargo selama pengangkutan dari kapal muat sampai kapal membongkarnya.

Adapun alat-alat yang tersedia digunakan untuk menyelenggarakan kegiatan bongkar muat di MV. DK 02, yaitu:

- a. *Crane* kapal adalah alat bongkar muat yang berukuran besar yang dirancang khusus dan dikombinasikan dengan menggunakan penggaruk (*grab bucket*) untuk mengambil muatan dari tongkang ke kapal.
- b. *Loader/unloader vehicle* adalah kendaraan yang dipakai dalam proses muat curah batu bara yang berfungsi mengumpulkan muatan yang bersebaran yang ada di dalam tongkang sehingga muatan dapat terjangkau oleh crane untuk dimuat ke kapal.
- c. Sling baja digunakan untuk mengangkat *loader/unloader vehicle* (kendaraan yang dipakai dalam proses muat curah batu bara yang berfungsi mengumpulkan muatan yang bersebaran didalam palka sehingga muatan dapat terjangkau oleh crane untuk dibongkar ke dermaga).

4. 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 kelalaian 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”.

5. Anak Buah Kapal

Pengertian anak buah kapal terdapat dalam Pasal 1 angka 40 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yaitu: “Anak buah kapal atau sering juga di sebut awak kapal merupakan orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji” Anak buah kapal ABK (Anak Buah Kapal) yang dimaksud dalam hal ini adalah ABK bagian *deck*, meliputi 1 orang *Boatswain*, 3 Juru Mudi, dan 3 *Cadet* seperti yang terdapat di kapal MV. DK 02 tempat penulis melakukan kegiatan praktik laut. Seluruh ABK maupun *Cadet* 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.

B. Kerangka Berfikir

Penilaian kinerja tugas jaga ketiga bongkar muat untuk mencegah gangguan yang disebabkan oleh anak buah kapal, penilaian kinerja tugas jaga ketika bongkar muat dalam pelaksanaan tugas jaga yang dilakukan dengan hasil maksimal diatas kapal adalah relatif, karena sulit untuk menentukan suatu pekerjaan yang dapat dilakukan dengan maksimal. Hal tersebut sangatlah dipengaruhi oleh pandangan masing-masing individu yang menentukan penilaian terhadap pekerjaan tersebut

dilakukan dengan maksimal atau tidak maksimal. Hal ini juga tidak terlepas dari pengaruh peralatan bongkar muat diatas kapal apakah dalam keadaan layak atau tidak sehingga akan mempengaruhi kegiatan tugas jaga.



Gambar 2.1 Kerangka Berfikir

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan dalam bab-bab sebelumnya, dan berdasarkan hasil temuan atau data yang diperoleh peneliti di atas kapal yang berkaitan dengan penilaian kinerja tugas jaga di MV. DK 02 untuk mencegah terjadinya gangguan yang disebabkan kelalaian anak buah kapal, maka dapat disimpulkan diantaranya:

1. Faktor-faktor yang dinilai untuk menilai kinerja tugas jaga yaitu kedisiplinan, kerjasama tim, inisiatif, dan tanggung jawab *crew* dalam menjalankan tugasnya. Dari faktor-faktor tersebut dilakukan penilaian oleh seluruh perwira *deck* dan didapatkan hasil yaitu kinerja dinas jaga di MV. DK 02 cukup baik.
2. Dampak yang ditimbulkan akibat kelalaian dinas jaga yang dilakukan ketika kegiatan bongkar muat berlangsung hal tersebut menghambat proses kegiatan bongkar dan menimbulkan kerugian bagi perusahaan, dimana semua ini diakibatkan oleh kurangnya pemahaman dari para anak buah kapal khususnya bagian *deck* terhadap aturan jaga yang sesuai dengan *STCW 1978 Amandement 2010*.
3. Melaksanakan familiarisasi dinas jaga kepada para anak buah kapal terutama anak buah kapal yang baru naik diatas kapal dan memberikan penjelasan tentang peraturan dinas jaga ketika bongkar muat sesuai dengan *STCW 1978 Amandement 2010* dan peraturan yang telah yang telah dibuat oleh perusahaan.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian yang dilakukan oleh peneliti, peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini memiliki kekurangan karena adanya keterbatasan penelitian yang dihadapi oleh peneliti. Adapun keterbatasan peneliti yakni sebagai berikut:

1. Penelitian ini memiliki keterbatasan dalam hal pengumpulan data, hal ini disebabkan banyaknya pekerjaan di atas kapal peneliti, sehingga dalam melaksanakan kegiatan wawancara hal tersebut mengganggu konsentrasi narasumber. Untuk menghindari hal tersebut, peneliti melaksanakan wawancara kepada narasumber dilakukan pada saat jam istirahat.
2. Dalam pengumpulan data oleh peneliti melalui dokumentasi berbentuk foto yang telah didapatkan peneliti beberapa hilang dikarenakan *file* yang dikumpulkan berupa foto-foto mengalami *error*. Sehingga peneliti mengalami sedikit keterbatasan dalam pengumpulan data tersebut.
3. Penelitian ini hanya berfokus kepada penilaian kinerja tugas jaga ketika bongkar muat, sehingga apabila ada peneliti dikemudian hari yang akan menggunakan skripsi ini sebagai acuan, maka hanya berfokus kepada penilaian kinerja ketika bongkar muat.

C. Saran

Setelah dilakukan pembahasan atas uraian masalah yang ada, dan beberapa kesimpulan yang didapatkan oleh peneliti, maka peneliti akan memberikan saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi perusahaan dan pedoman untuk *crew* kapal pada saat melaksanakan kegiatan dinas jaga ketika bongkar muat, yaitu:

1. Perlu dilakukannya *meeting* dan *sharing* untuk mengevaluasi kinerja para anak buah kapal dan bila perlu diberikan *reward* kepada anak buah kapal yang memiliki kinerja yang bagus sesuai ketentuan yang berlaku minimal 1 bulan sekali.
2. Untuk meminimalisir dampak yang terjadi akibat kelalaian dinas jaga, perwira di kapal dianjurkan agar lebih sering melakukan familiarisasi kepada para anak buah kapal dan juga melakukan evaluasi atas kinerja anak buah kapal terutama kepada anak buah kapal baru, sehingga mereka akan lebih terbiasa dan lebih paham akan tugas-tugasnya tentang pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan diatas kapal seperti yang telah tercantum dalam sijil dan *STCW 1978/2010*.
3. Sebaiknya perwira *deck* bisa ikut berpartisipasi yaitu dengan memberikan contoh langsung mengenai pelaksanaan dinas jaga yang baik dan perawatan alat-alat bongkar muat sesuai dengan ketentuan yang berlaku, sehingga para anak buah kapal dapat lebih memahaminya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 2011. *Prosedur penelitian : suatu pendekatan praktik* | OPAC Perpustakaan Nasional RI. (n.d.).
- Bahtiar. 2021. *Transportasi Laut Papua: Kinerja Pelabuhan Jayapura*. Google Books. (n.d.). CV. Gracias Logis Kreatif.
- Ekaputra, Muhammad. 2010. *Sistem Pidana di Dalam KUHP dan Pengaturannya Menurut Konsep KUHP Baru* - Google Books. (n.d.)
- Fitrah, Muhammad & Luthfiah. 2018. *Metodologi penelitian: penelitian kualitatif, tindakan kelas & studi kasus*. CV. Jejak.
- Mangkunegara, A. A. Anwar Prabu. 2015. *Perilaku dan Budaya Organisasi* | OPAC Perpustakaan Nasional RI. (n.d.). Redaksi Refika Aditama.
- Mangkuprawira, Sjafri. 2015. *Manajemen mutu sumber daya manusia* | OPAC Perpustakaan Nasional RI. (n.d.). from <https://opac.perpusnas.go.id/DetailOpac.aspx?id=29600>.
- Mardawani. 2020. *Praktis Penelitian Kualitatif Teori Dasar Dan Analisis Data Dalam Perspektif*. Google Books. (n.d.). Deepublish.
- Nugroho, Untung. 2015. *Metodologi Penelitian Kualitatif Pendidikan Jasmani Dan Olahraga Multiteral*. Google Books. (n.d.). CV. Sarnu Untung.
- Pakpahan, Martina. 2022. *Metodologi Penelitian*. Yayasan Kita Menulis.

- Prodjodikoro, Wirjono. 2016. Azas-azas hukum perjanjian. Google Books. (n.d.).
- Pusat Data Analisis Tempo. 2019. Sejarah Transportasi Angkutan Bus Jakarta Jilid II, Google Books. (n.d.). Tempo Publishing.
- Retnawati, Heri. 2016. Analisis Kuantitatif Instrumen Penelitian (Panduan Peneliti, Mahasiswa, dan Psikometrian. Google Books. (n.d.). Parama Publishing.
- Robert L, Mathis & John H, Jackson. 2006. Human Resource Management: Manajemen Sumber Daya Manusia. Terjemahan Dian Angelia. Jakarta: Salemba Empat.
- Sasono, Herman Budi. 2012. Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor, Google Books. (n.d.). CV. Andi Offset.
- Sasono, Herman Budi. 2021. Manajemen Kapal Niaga. Google Books. (n.d.). CV. Andi Offset.
- Semiawan, Conny R. 2018. Metode Penelitian Kualitatif. Google Books. (n.d.). PT Grasindo.
- Umrati, Hengki Wijaya. 2020. Analisis Data Kualitatif Teori Konsep Dalam Penelitian Pendidikan. Google Books. (n.d.). Sekolah Teologia.
- Yahya, Shanty. 2021. Human Error Dalam Kecelakaan Kapal Antar Kejadian Risiko dan Akar Penyebab, Google Books. (n.d.). CV. Literasi Nusantara Abadi.

LAMPIRAN

Lampiran 1

SHIP PARTICULAR MV. DK 02



PT. KARYA SUMBER ENERGY SHIP'S PARTICULARS

NAME		MV DK 02		KEEL LAID	08-Sep-97	SATELLITE COMMUNICATION	
CALL SIGN	Y B K H 2	LAUNCHED	05 JANUARI 1998	INM-C 452502595			
FLAG	INDONESIA	DELIVERED	27 FEBRUARI 1998	E-MAIL			
PORT OF REGISTRY	TANJUNG PRIOK	SHIPYARD	OSHIMA SHIPBUILDING COMPANY LTD NAGASAKI JEPANG	PHONE	870773189557		
OFFICIAL NUMBER						FAX	870783188070
IMO NUMBER	9154555					TELEX	437155410 GODA
CLASS SOCIETY	BKI & DNV-GL					MMSI	371554000
CLASSIFICATION CHARACTER	SM					EX. NAME	VOC DAISY
P & T CLUB	RAETS MARINE MARINE INSURANCE BV					CS / FLAG	PANAMA

OWNERS	KYK LINES		TLP
OPERATORS	PT KARYA SUMBER ENERGY, JL. KALI BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT - 11230 INDONESIA +62216810382, PIC SUHAFRINAL, MOBILE PHONE +6281301080009, EMAIL suha@indoneshipping.com, dpa.kse1@gmail.com		

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	165.73 M
LBP	177.00 M
BREADTH	30.95 M
DEPTH (molded)	16.40 M
HEIGHT (maximum)	43.50 M
BRIDGE FRONT - BOW	160.05 M
BRIDGE FRONT - STERN	25.68 M

TONNAGE	
NET	18.081 MT
GROSS	25.807 MT
GROSS Reduced (Rtn 13425)	NA

LOAD LINE INFORMATION		FREEBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL FRESH	4.145 M	12.290 M	48.408 MT	
FRESH	4.390 M	12.045 M	47.188 MT	
TROPICAL	4.413 M	12.022 M	48.428 MT	
SUMMER	4.658 M	11.777 M	47.183 MT	
WINTER	4.903 M	11.532 M	45.941 MT	
LIGHT SHIP T = 7,131 MT				

TANK CAPACITIES (cbm)			
CARGO HOLD CAPACITY		BLST TKS (100 %)	
GRAIN (M3)	BALE (M3)	F.P. TK	588.5 M3
NO 1 8,383 M3	NO 1 8,218 M3	NO.1P/S	1,839 M3
NO 2 10,725 M3	NO 2 10,515 M3	NO.2P/S	2,718 M3
NO 3 10,728 M3	NO 3 10,520 M3	NO.3P/S	2,278 M3
NO 4 9,372 M3	NO 4 9,147 M3	NO.4P/S	1,527 M3
NO 5 10,650 M3	NO 5 10,443 M3	NO.5P/S	2,024 M3
NO 6 9,186 M3	NO 6 9,008 M3	NO.6P/S	1,567.5 M3
		APT	561.9 M3
		NO 4 CH	9,327 M3
TOTAL	59.044	TOTAL	57.851
		TOTAL	23.215

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER			
MAIN ENGINE	DU-SULZER 6RTA48T. 1 SET		
M.C.O	9,620 PS X 108 RPM		
NCR	8,175 PS X 102.3 RPM		
Consumption	22.00 ml/day ballast		
MAX CRITICAL RANGE	53 - 64 RPM		
AUX. BOILER TYPE	COMPOSITE BOILER TYPE		
GENERATOR (3 sets)	Daihatsu engine 3 x 600 kw 100/440V		
	60HZ a.c		
EMER D.G.	1 x 64 KW @ 1800 RPM		
PROPELLER	4 BLADE SOLID HSP, D = 6,100 MM		
RUDDER	Streamlined Marine Type		

BUNKER TANKS	
1 FO TK	261 M3
2 FO TK	498 M3
3 FO TK	538 M3
4 FO TK	367 M3
FO SETT TK	18.7 M3
FO SERV	18.2 M3
TOTAL	1,702 M3
DO TK	148.2 M3
DO SERV	5.6 M3
TOTAL	163.8 M3

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
	FWD	AFT	PARTICULARS
WINCHES	2		10 T X 15 M/MIN
MRG Ropes	6		68 MM X 220 M
Winch BHC			
WINDLASS	2	N/A	22.4 T X 9 M/MIN
FIRE WIRE			
ANCHOR	2	N/A	STOCKLESS 5,850 KG X 2
EMG. TOWING			

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	CO2 Fire Extinguishing System & coarctate foam
CARGO/DK AREA	FIRE HYDRANT

LUBE OIL TANK M3	
NO 1 CYL TK	16.2 M3
NO 2 CYL TK	19.3 M3
G/E LO SETT TK	1.6 M3
G/E LO STOR TK	2.4 M3
TOTAL	39.5 M3

BALLAST PUMPING SYSTEM			
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD
BALLAST PUMP	1	1000 M ³	20 M
			RPM
			1200

LIFE BOATS	
	2 x 28 Persons
	MAKER
	Shigi Co.Ltd
	Totally enclosed

CRANES	
	4 X 30 T SWL

CREW LIST MV. DK 02

CREW LIST

(Name of shipping line, agent, etc.)		Arrival	<input checked="" type="checkbox"/> Departure	Page No.	
1. Name of ship DK 02		2. Port of Departure BATAM		3. Date	
4. Nationality of ship INDONESIA		5. Next port of Call		6. Nature and No. of identity document (seaman's book/validity)	Date and Place of Enrolment (DD / MM / YY)
7. No.	8. Family name, Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Certificate no and validity (DD / MM / YY)	
1	HARLAFT RASIID	MASTER	INDONESIAN	6200015177N10217 25/04/2022	E 000560 17/08/2022 Batam, Indonesia
2	L G ANGGA HERI SAPUTRA	C/OFF	INDONESIAN	6210294451N20116 22/03/2021	F 0044329 27/03/2022 Cilacap, Indonesia
3	RICO AJI PRASETYO	2/OFF	INDONESIAN	62020006510N30316 15/03/2021	B 067177 17/10/2022 Cilacap, Indonesia
4	YOHANES ENDIK MURDOKO	3/OFF	INDONESIAN	6202115745N30317 10/03/2022	G 043133 18/02/2024 Cilacap, Indonesia
5	ANDI ZULIANTO	Jr 3/OFF	INDONESIAN	6211567031N30319 24/07/2023	E 057444 08/04/2023 Cilacap, Indonesia
6	PRIJONO	C/ENG	INDONESIAN	6200029366110214 16/04/2024	F 061644 06/09/2022 Cilacap, Indonesia
7	SONY NAN ALIF	2/ENG	INDONESIAN	6201294533120316 25/05/2021	E 158365 15/03/2022 Cilacap, Indonesia
8	SRI PULUNG EDY WICAKSONO	3/ENG	INDONESIAN	6211521033130317 01/08/2022	D 074855 24/06/2022 Cilacap, Indonesia
9	ANDIKA PRATAMA	4/ENG	INDONESIAN	6211703050135119 07/08/2024	F 079711 06/12/2022 Cilacap, Indonesia
10	PHOVON TRYANSYAH	Jr 4/ENG	INDONESIAN	6211754693130320 16/09/2025	F 120643 16/05/2023 Cilacap, Indonesia
11	KHUSNUL AMAR	BOATSWAIN	INDONESIAN	6200405976340710 14/12/2022	F 177395 03/10/2021 Cilacap, Indonesia
12	ABDILLAH RAHMAT EFENDI	A/B - A	INDONESIAN	6201319849330715 24/06/2021	F 195264 11/02/2022 Cilacap, Indonesia
13	AKHIMAD NASIKHIN F A	A/B - B	INDONESIAN	6200449938340710 07/03/2021	F 312989 19/09/2023 Cilacap, Indonesia
14	MUH SUPARNO	A/B - C	INDONESIAN	6200522137340716 12/08/2021	E 116971 06/09/2021 Cilacap, Indonesia
15	EKO SETIYO WIDODO	OILER - A	INDONESIAN	6200397311420210 16/02/2022	E 140119 21/12/2021 Cilacap, Indonesia
16	CRIS POTERSAME	OILER - B	INDONESIAN	6200483954420717 21/04/2022	G 018141 22/10/2023 Cilacap, Indonesia
17	ENGKO SAPUTRA	OILER - C	INDONESIAN	6201390904420216 01/07/2021	F 268210 02/09/2022 Cilacap, Indonesia
18	RUDI HARTONO	ELECT	INDONESIAN	6202111649420710 31/05/2022	G 018269 23/10/2023 Cilacap, Indonesia
19	ROFIDIN	COOK	INDONESIAN	6200541317010720 27/06/2025	E 096950 13/06/2021 Cilacap, Indonesia
20	ADITYA DWI HERRY PUTRA	D/CADET - 1	INDONESIAN	6211938549010319 30/09/2024	G 011931 01/07/2023 Cilacap, Indonesia
21	REZA DINATA NUGRAHA	D/CADET - 2	INDONESIAN	6211938713010319 01/10/2024	G 012319 09/07/2023 Cilacap, Indonesia
22	LUTHFI DHIAULHAQ	D/CADET - 3	INDONESIAN	6211938749010319 30/09/2024	G 012298 06/07/2023 Cilacap, Indonesia
23	MOHAMMAD NAVIS TEGAR	E/CADET - 1	INDONESIAN	6211937572010319 23/09/2024	G 011832 06/07/2023 Cilacap, Indonesia
24	FEBRIAWAN YUDHA	E/CADET - 2	INDONESIAN	6211938570010319 01/10/2024	G 012020 09/07/2023 Cilacap, Indonesia

12. Date and signature by master, authorized agent or officer



CAPT. HARLAFT RASIID
MASTER OF MV. DK 02

Lampiran 3

DAILY REPORT MV. DK 02

**REPORT OF DAILY WORK DECK DEPT
(Laporan Pekerjaan Sehari - hari dan Perawatan)**

NAME OF VESSEL : **MV. DK 02**
(Nama Kapal)
MASTER : **Capt. Harlafi Rasyid**
Nakhoda
CHIEF OFFICER : **LG. Angga Heri**
Mualim I

VOY. NO : **059 L / 2021**
Date : **22 FEB 2021**
(Tanggal)

YEAR/MONTH (Tahun/Bulan)	DAY (Hari)	PLACE (Tempat)	DAILY WORK AND MAINTENANCE (Pekerjaan Sehari-hari dan Perawatan)
22 FEB 2021	MONDAY	AT TANJUNG INTAN CILACAP	<p>1. – COAL UNLOADING ACTIVITIES</p> <p>On Duty : OOW, AB, CADET</p> <p>* PICTURE ON PROGRESS :</p>  <p>* PICTURE RESULT :</p>  <p>* NOTE :</p>

Lampiran 4

PERSIAPAN BONGKAR



Lampiran 5

KEGIATAN BONGKAR MUAT



Lampiran 6

WIRE GRAB PUTUS



PENANGANAN WIRE GRAB YANG PUTUS

A. Penyebab *Wire Grab* Putus

Pada bulan Februari 2021 saat proses bongkar muatan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap *wire grab* pada *crane* 1 dilaporkan oleh *stevedore* bahwa *wire* tersebut telah rantas, setelah perwira jaga mengecek kondisi *wire* ternyata benar bahwa terdapat ulir *wire* yang telah putus maka perwira jaga melaporkan hal tersebut kepada Chief Officer dan memerintahkan agar segera melakukan penggantian dengan *wire* yang baru. Membutuhkan waktu selama kurang lebih 3 (tiga) jam untuk melakukan penggantian tersebut. Dengan adanya peristiwa ini proses bongkar muatan di palka 5 dan 3 terhambat, karena harus berhenti sementara.

Penyebab – penyebab *wire grab crane* tidak bekerja secara optimal ini disebabkan oleh perawatan yang tidak tepat yang sesuai dengan *ship's maintenance plan* (rencana perawatan kapal). Hal tersebut dapat terjadi karena dipengaruhi oleh beberapa faktor. Faktor – faktor tersebut antara lain :

1. Keterlambatan pengecekan *spare part wire grab* (suku cadang) dan kualitas *spare part* yang tidak baik

Keterlambatan pengecekan *spare part wire grab* dan kualitas *spare part* yang tidak baik sering terjadi sehingga bila *wire grab* mengalami kerusakan maka tidak bisa langsung diganti pada saat itu juga dan harus menunggu dari perusahaan untuk mengirimkan *spare part wire grab* tersebut yang dibutuhkan sehingga terjadi pemborosan waktu. *Spare part wire grab* adalah salah satu unsur penting yang dibutuhkan oleh alat bongkar muat karena tanpa *pengadaan*

spare part wire grab maka alat bongkar muat berupa *crane* dan *grab* tidak akan berfungsi dan tidak dapat beroperasi dengan maksimal, untuk itu dalam pemilihan *spare part wire grab* juga tidak bisa sembarangan dan harus yang sesuai dengan jenis dan nomer serinya.

2. Keterlambatan pelumasan terhadap *wire grab*

Keterlambatan pelumasan terhadap *wire* menyebabkan *wire* mengeras dan menjadi kaku sehingga mempercepat kerusakan pada *wire* dan juga pada blok karena terlalu panas bergesekan dengan *wire* yang terlambat diberi pelumas. Selama penulis melaksanakan penelitian pada saat praktek laut, pelumasan terhadap *wire* jarang dilakukan, biasanya pelumasan pada *wire* dilakukan ketika hendak beroperasi saja, baik bongkar ataupun muat. Dan ketika dilaksanakan pelumasan *wire* tidak dibersihkan terlebih dahulu tetapi langsung diberi *grease* (gemuk), sehingga kotoran-kotoran atau sisa – sisa batu bara yang menempel pada *wire* masih ada tetapi sudah diberi *grease* maka *wire* lama-kelamaan akan kaku dan rusak.

3. Kurangnya intensitas dilakukan pengecekan kondisi *wire grab*

Kurangnya intensitas dilakukannya pengecekan kondisi dari *wire grab* dapat mengakibatkan *wire grab* putus secara tiba-tiba ketika melaksanakan proses pengangkutan muatan atau beban. Hal ini terjadi karena kondisi *wire grab* yang telah mengalami kerusakan (rantas) tapi masih tetap digunakan karena dianggap masih bagus. Padahal seharusnya segera dilakukan penggantian dengan *wire grab* yang baru, oleh karena kurangnya pengecekan kondisi *wire*

grab jadi masih tetap digunakan untuk pengangkutan muatan karena dianggap kondisi *wire grab* masih layak pakai.

B. Bagaimana perawatan *wire grab crane* yang tepat sehingga dapat mengoptimalkan proses bongkar muat?

Untuk mencapainya kelancaran proses bongkar muat diperlukan perawatan *wire grab* yang tepat, peneliti telah melakukan observasi langsung di lapangan serta melaksanakan wawancara dengan *Chief officer* selaku narasumber. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang peneliti laksanakan dari *Chief officer* selaku narasumber, maka perawatan *wire grab* alat bongkar muat yang tepat adalah sebagai berikut :

- a. Melaksanakan perawatan secara rutin. Jadwal perawatan yang rutin harus dilaksanakan agar alat-alat tersebut terpelihara dengan baik. Hal ini tentunya sangat dibutuhkan perencanaan yang matang dalam melaksanakan kegiatan perawatan tersebut. Perawatan secara berkesinambungan ini tentu sangat diperlukan untuk menghindari kemerosotan fungsi alat yang disebabkan karena korosi atau faktor yang lainnya. Maka dari itu menurut *Planned Maintenance System* (sistem perawatan terencana) perlu adanya pelaksanaan perawatan pada waktu-waktu yang dijadwalkan. Pelaksanaan perawatan tersebut sebagai berikut :

1. Perawatan Tahunan

Pada perawatan tahunan hal-hal yang perlu dilaksanakan dalam proses mewujudkan kelancaran bongkar muat yang ditunjang oleh peralatan bongkar muat khususnya dalam penggunaan *crane* kapal adalah memberi

grease pada beberapa komponen crane dan dalam hal ini khususnya mengganti *wire* (tali kawat). Penggantian *wire* (tali kawat) batang pemuat *crane*, secara menyeluruh dilakukan karena waktu penggunaan sudah melewati batas yang diijinkan yaitu 1 tahun, meskipun *wire* (tali kawat) tersebut belum putus atau masih terlihat bagus tetapi tidak aman lagi bagi proses bongkar muat karena diameter *wire* (tali kawat) tersebut mengecil akibat gesekan dengan blok sehingga kualitas kekuatannya sudah berkurang.

2. Perawatan Bulanan

Pada kapal yang penulis melaksanakan penelitian, pengecekan *wire* (tali kawat) dilakukan oleh anak buah kapal saat melakukan greasing (pelumasan) harus pelan-pelan yang bertujuan mengecek kondisi *wire* (tali kawat) tersebut.

3. Perawatan Mingguan

Perawatan mingguan yang dilakukan diantaranya adalah membersihkan *wire* (tali kawat) dari kotoran maupun sisa batu bara sebelum diberi *grease* (lumasi) kembali, sebab bila *wire* (tali kawat) tidak dibersihkan dari kotoran-kotoran yang menempel pada *wire* (tali kawat) yang sudah mengeras maka akan menjadi kaku dan mempercepat kerusakan pada *wire* (tali kawat) terutama pada bagian blok. Setelah *wire* (tali kawat) dibersihkan kemudian *wire* (tali kawat) dapat diberi *grease* (pelumasan) secukupnya agar *wire* (tali kawat) bisa awet dan bekerja dengan baik.

4. Perawatan Harian

Dalam perawatan harian di atas kapal dipimpin oleh *boatswain* dibawah koordinasi dari *Chief Officer* yang bertanggung jawab terhadap perawatan kapal. Setiap harinya *boatswain* sebagai kepala kerja ABK bagian dek menerima perintah langsung dari *Chief Officer* untuk pekerjaan yang harus dilakukan. Sebelum memulai pekerjaan sebaiknya diketahui terlebih dahulu bagian-bagian mana saja yang harus ditangani serta tindakan - tindakan apa yang harus dilakukan sehingga dalam melaksanakan pekerjaan akan bisa memperoleh hasil yang baik. Untuk mengatasi cara kerja yang kurang baik, *boatswain* sebagai kepala kerja yang diberi kepercayaan dari *Chief Officer* harus senantiasa melaksanakan pengecekan dan pengawasan kerja terhadap anak buahnya.

a. Memasang Atau Melakukan Pergantian Wire Grab

Dengan prosedur yang tepat. Pemasangan *wire grab* pada alat bongkar muat harus dilakukan dengan benar. Dari hasil observasi dan wawancara dengan *chief officer*, peneliti menyimpulkan bahwa perlu diberlakukannya prosedur pemasangan atau penggantian *wire* pada alat bongkar muat agar tidak terdapat kesalahan yang dapat mengakibatkan masalah yang merugikan kapal dan perusahaan. Dengan dibuatnya prosedur tersebut dapat memberikan pengetahuan terhadap semua *crew* kapal tentang pemasangan *wire* pada alat bongkar muat berupa *crane* dan *grab* secara tepat. Sehingga dapat dipraktikkan oleh mereka di kapal.

b. Memastikan Tidak Terdapat Benda Yang Bergesekan Atau Menghambat *Wire Grab*

Dalam pelaksanaan proses bongkar muat berlangsung sering kali debu bahkan terkadang bongkahan dari muatan batu bara tersangkut di tempat-tempat yang dapat mengakibatkan kerusakan pada permukaan *wire*, jika terus menerus terjadi gesekan. Pengecekan secara rutin perlu dilakukan untuk memastikan bahwa *wire* benar-benar dalam keadaan bebas dari berbagai hal yang dapat menghambat pergerakannya. Apabila ada temuan benda yang menghambat pergerakan *wire* segera singkirkan demi terjaganya kondisi *wire*.

c. Meningkatkan Kesadaran Pada *Crew* Kapal Akan Pentingnya Perawatan *Wire Grab* Dan Alat Bongkar Muat

Tugas nakhoda dan mualim tidak hanya mengacu pada pekerjaan operasional kapal. Tetapi mereka juga dituntut untuk memberi contoh serta arahan tentang perawatan *wire* baik pada *crane* maupun *grab* kepada anak buah kapal. Dari segi pendidikan nakhoda dan mualim tentu mempunyai pengetahuan lebih tentang perawatan. Oleh karena itu, mereka wajib memberi arahan dan pengertian yang jelas tentang pentingnya merawat alat bongkar muat. Menanamkan tentang pentingnya perawatan terhadap peralatan bongkar muat di atas kapal bukanlah hal yang mudah. *Crew* di atas kapal akan menyepelekan hal yang tidak berdampak langsung terhadap diri mereka sendiri. Dengan memberi pengertian akan pentingnya merawat peralatan bongkar muat

tersebut, *crew* kapal tentu akan memberi perhatian lebih terhadap kondisi alat bongkar muat di atas kapal. Upaya meningkatkan kesadaran *crew* kapal untuk melaksanakan perawatan peralatan bongkar muat demi terciptanya rutinitas perawatan yang baik adalah penting. *Chief Officer* sebagai mualim yang bertanggung jawab terhadap perawatan alat bongkar muat sebaiknya memberikan penyuluhan dan penjelasan yang mudah dimengerti kepada *crew* kapal akan pentingnya perawatan alat bongkar muat. Dengan begitu bila *crew* melihat sesuatu yang janggal atau kerusakan pada peralatan bongkar muat, maka akan segera melaporkannya kepada *Chief Officer*, agar dapat mengantisipasi kejadian yang tidak diinginkan lebih dini.

d. Pengawasan Langsung Di Lapangan Terhadap Kegiatan Perawatan Peralatan Bongkar Muat Oleh *Chief Officer*

Dalam kegiatan perawatan peralatan bongkar muat di kapal MV. DK 02 *Chief Officer* sebagai penanggung jawab pelaksana sebaiknya turun langsung di lapangan dan memeriksa pengerjaan perawatan yang dilakukan oleh ABK secara langsung. *Chief Officer* berhak menegur apabila dalam pengerjaan perawatan peralatan bongkar muat dilakukan dengan tidak serius atau seenaknya sendiri oleh ABK. Sehingga pelaksanaan perawatan dapat berjalan dengan baik serta optimal.

C. Manfaat Melaksanakan Perawatan *Wire* Yang Tepat

Pada kapal peneliti melaksanakan praktek laut, perawatan terhadap *wire grab crane* tidak terlaksana dengan baik, sehingga banyak sekali hambatan-

hambatan pada saat proses bongkar muat berlangsung. Hambatan - hambatan tersebut membuat terlambatnya proses bongkar muat atau melebihi dari waktu normal yang dibutuhkan untuk memuat dan membongkar muatan. Oleh karena itu harus perlu dilakukannya perawatan yang tepat sesuai dengan *ship's maintenance plan* (rencana perawatan kapal) agar proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Dengan dilaksanakannya perawatan *wire grab* dan alat bongkar muat yang tepat sesuai dengan *ship's maintenance plan* (rencana perawatan kapal), maka akan memberikan dampak-dampak positif untuk kapal sebagai berikut:

a. Meningkatkan Performa Dari Alat Bongkar Muat

Setelah dilakukan perawatan *wire grab* sesuai dengan *ship's maintenance plan* (rencana perawatan kapal) menjadikan alat bongkar muat selalu dalam keadaan baik dan siap digunakan setiap saat. Selain itu alat bongkar muat dapat digunakan dengan maksimal tanpa harus khawatir akan terjadi hal-hal yang membahayakan.

b. Terhindar Dari Kerusakan Atau Hambatan Saat Proses Bongkar Muat Berlangsung Dengan perawatan yang maksimal maka *wire grab* akan selalu dalam kondisi prima sehingga meminimalisasi terjadinya kerusakan pada *wire grab* dan proses bongkar muat berjalan dengan lancar karena tidak adanya hambatan.

c. Meningkatkan Efisiensi Waktu Bongkar Muat

Dengan adanya dampak positif yang dihasilkan karena adanya perawatan yang tepat terhadap *wire grab crane*, maka hal tersebut sangat berpengaruh

terhadap kelancaran proses bongkar muat. Proses bongkar muat dapat berjalan dengan lancar tanpa ada hambatan - hambatan yang terjadi karena rusakankerusakan pada *wire grab crane*. Proses muat bongkar yang berjalan lancar dan selesai tepat waktu karena adanya perawatan *wire grab* yang tepat akan menimbulkan pengaruh yang cukup besar baik dipihak kapal maupun pemilik muatan.



Lembar Wawancara

A. Daftar Narasumber

1. Narasumber 1 : Capt. Harlafi Rasyid
2. Narasumber 2 : *Chief Officer* L G Angga Heri Saputra
3. Narasumber 3 : *Second Officer* Rico Aji Prasetyo
4. Narasumber 4 : *Third Officer* Yohanes Endik M
5. Narasumber 5 : *Junior Third Officer* Andi Zulianto
6. Narasumber 6 : *Boatswain* Khusnul Anwar

B. Hasil Wawancara

Berikut adalah hasil wawancara dengan *Captain, Second Officer, Third Officer, Junior Third Officer, Boatswain*. Waktu wawancara dilakukan secara bertahap mengingat setiap crew kapal memiliki kesibukan dan tanggung jawab masing-masing. Data wawancara tersebut yaitu :

1. Narasumber 1

Tanggal : 23 Februari 2021
Narasumber : Capt. Harlafi Rasyid
Jabatan : Nahkoda MV. DK 02

- a. Menurut *captain* bagaimana penilaian kinerja anak buah kapal ketika bongkar muat di MV. DK 02?

Jawaban:“ Penilaian kinerja tugas jaga ketika bongkar muat di MV. DK 02 sejauh ini yang saya amati cukup baik, saya mengamati berdasarkan kemampuan dan pemahaman crew ketika tugas jaga, namun masih sering saya temukan *crew* yang sedang tugas jaga tidak sepenuhnya

menjalankan tugas atau perintah yang diberikan dengan baik, contohnya:

- 1) Ada yang asyik bermain *hand phone* ketika jam jaga dan tidak mengawasi jalannya kegiatan bongkar muat.
- 2) Ada juga yang ketika melaksanakan patroli keliling dia hanya sekedar keliling tanpa melihat bagaimana kondisi peralatan bongkar muat.

Tentu saja hal ini harus diperbaiki karena apabila terjadi kecelakaan kerja tentu berbahaya terhadap keselamatan diri sendiri, orang lain, dan kapal serta masing-masing *crew* yang bertugas harus memiliki tanggung jawab penuh terhadap apa yang ditugaskan ”.

- b. Untuk kejadian putusnya *wire grab*, apakah hal tersebut kesalahan dari dinas jaga pada jam tersebut?

Jawaban: “ Tentunya kesalahan dari dinas jaga karena kurang melakukan pengawasan alat-alat bongkar ketika kegiatan berlangsung ”.

- c. Menurut kapten, saran apa yang cocok untuk kejadian tersebut?

Jawaban: “ Hendaknya untuk masing-masing *crew* yang bertugas memiliki tanggung jawab terhadap tugas dan tanggung jawab yang diberikan, serta perwira jaga mengawasi kinerja anak buah yang dipimpinnya apakah sudah sesuai dengan perintah atau belum. dan tegas untuk menegur apabila anak buahnya tidak menjalankan perintah dengan baik ”.

Mengetahui



Capt. Harlafi Rasyid



2. Narasumber 2

Tanggal : 25 Februari 2021

Narasumber : *Chief Officer* L G Angga Heri Saputra

Jabatan : *Chief Officer* atau *Mualim 1* di MV. DK 02

a. Menurut *chief*, faktor apa yang mempengaruhi *wire grab* putus?

Jawaban:

“ Sebelum *wire grab* putus tentunya *wire* tersebut sudah rantas, dan yang mengakibatkan rantas adalah pemakaian yang kasar dan juga tidak mengamati peralatan bongkar ”.

b. Pada saat putusnya *wire grab*, apa upaya yang dilakukan awak kapal?

Jawaban:

“ Perwira Jaga melaporkan kejadian tersebut ke *Chief Officer* dan mendiskusikan kepada pihak yang terkait untuk melakukan perbaikan yaitu dengan mengganti *wire grab* yang putus dengan yang baru ”.

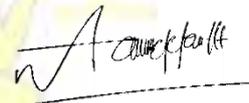
c. Akibat dari kejadian tersebut, pihak mana saja yang mengalami dampaknya?

Jawaban: “ Tentunya pihak perusahaan , pihak kapal, pihak pelabuhan, dan juga pihak kapal yang lain, karena mereka sudah memakan waktu untuk mengantri sandar di dermaga Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap ”.

d. Menurut *Chief* bagaimana penilaian kinerja anak buah kapal ketika bongkar muat di MV. DK 02?

“ Menurut saya kinerja anak buah kapal di MV. DK 02 sejauh ini cukup baik walaupun ada beberapa juru mudi yang lalai ketika melaksanakan tugas jaga, dalam hal ini perwira jaga yang bertugas memiliki peran penting untuk mengawasi kinerja anak buahnya agar kegiatan bongkar muat dapat berjalan lancar dan tidak ada kecelakaan kerja serta memastikan bahwa anak buahnya memahami tugas masing-masing ketika dinas jaga. Juga dibutuhkan hubungan yang baik antara perwira dan bawahan agar komunikasi lancar, harapannya dengan menjalin komunikasi yang baik maka kerjasama dalam tim dapat berjalan dengan baik dan maksimal. Ketika kita melaksanakan tugas jaga kita membutuhkan kekompakkan antar anggota tugas jaga agar dapat bekerja dengan nyaman ”.

Mengetahui



Chief Officer L G Angga Heri S

3. Narasumber 3

Tanggal : 01 Maret 2021

Narasumber : *Second Officer* Rico Aji Prasetyo

Jabatan : *Second Officer* atau Mualim 2 di MV. DK 02

a. Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk mengatasi masalah tersebut?

Jawaban:

“ Bisa memakan waktu 2-3 jam, ditambah keterbatasan *spare part* dan peralatan yang digunakan untuk membantu penggantian *wire grab* ”.

b. Siapa saja yang dibutuhkan untuk mengatasi masalah tersebut?

Jawaban:

“ *Boatswain* dibantu Juru Mudi, *Cadet* yang sedang berdinas jaga dan diawasi oleh Perwira Jaga untuk mengganti *wire grab* yang putus ”.

c. Bagaimana cara merawat *wire grab* yang benar menurut *Second*?

Jawaban:

“ Cara merawat *wire grab* adalah dengan cara memperhatikan apakah ada luka di *wire* tersebut dan mengganti secara rutin, biasanya *wire grab* diganti setiap 2-3 bulan sekali tergantung dari kondisinya dan perawatan hariannya adalah melumasi *wire grab* dengan *lubricant* atau *grease*”.

d. Bagaimana penilaian kinerja anak buah kapal ketika bongkar muat menurut *Second*?

“ Berdasarkan apa yang telah saya amati, sebagian besar kinerja anak buah kapal (juru mudi) sejauh ini baik. Mereka sudah dibekali dengan kemampuan serta pengalaman bagaimana menjalankan tugas jaga ketika bongkar muat yang baik, namun ketika sedang tidak dalam pengawasan perwira tugas jaga saya melihat ada juru mudi yang menyepelekan hal-hal yang harusnya menjadi perhatian ketika proses bongkar muat. Karena mereka menganggap semua akan baik-baik saja seperti biasanya tentu hal ini tidak dibenarkan mengingat kecelakaan kerja dapat terjadi kapan saja dan tanpa diduga-duga sebelumnya, rasa tanggung jawab lah yang harus kembali ditekankan kepada anak buah kapal agar hal-hal yang tidak diinginkan dapat dihindari dan juga setiap crew kapal harus memiliki inisiatif disetiap pekerjaan yang dilakukan. Dengan adanya inisiatif maka crew akan melaksanakan kewajibannya tanpa harus diawasi atau diperintah terlebih dahulu ”.

Mengetahui



Second Officer Rico Aji P

4. Narasumber 4

Tanggal : 02 Maret 2021

Narasumber : *Third Officer* Yohanes Endik M

Jabatan : *Third Officer* atau Mualim 3 di MV. DK 02

- a. Dari putusnya *wire grab*, akibat dampak apa saja yang diterima ?

Jawaban:

“Kegiatan bongkar muat menjadi tidak sesuai jadwal dan mengganggu jadwal yang sudah ditentukan, tentunya pihak yang lain juga terkena dari masalah tersebut berupa waktu, waktu mereka menjadi tidak sesuai jadwal yang sudah di tentukan ”.

- b. Menurut *Third*, faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya masalah pada *wire grab* tersebut?

Jawaban:

“ Ada beberapa faktor yang menyebabkan *wire grab* rantas diantaranya pertama karena *wire grab* yang kurang pelumasan, kedua yaitu karena *wire grab* yang bergesakan dengan dinding palka secara terus-menerus, ketiga karena beban muatan yang berlebih atau ketika *grab* berisi muatan *operator crane* terlalu lama membiarkan *grab* melayang hal tersebutlah yang menyebabkan *wire grab* rantas lalu putus ”.

- c. Menurut *Third*, apa saran yang terbaik untuk kejadian tersebut?

jawaban:

“ Untuk semua awak kapal dan juga buruh Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sebagai petugas bongkar muat harus lebih aktif lagi untuk

memantau dan mengawasi proses bongkar batu bara, karena jika dikerjakan bersama-sama akan lebih mudah dan ringan serta pengawasan terhadap *crew* yang bertugas lebih ditingkatkan lagi, dan apabila ketika bertugas menemukan suatu kendala atau permasalahan agar segera dilaporkan kepada perwira jaga dan diteruskan kepada *Chief Officer* untuk pengambilan tindakan lebih lanjut”.

d. Bagaimana penilaian kinerja anak buah kapal ketika bongkar muat menurut *Third*?

“ Berbicara tentang penilaian kinerja anak buah kapal sesuai kenyataan yang terjadi di kapal ini yaitu secara keseluruhan cukup baik, dapat dilihat dari cara masing-masing crew ketika menyelesaikan suatu permasalahan yang ada dan ketika diberikan suatu tanggung jawab. Dengan begitu kita dapat memberikan suatu penilaian kepada mereka, yang perlu ditekankan di diri masing-masing adalah rasa disiplin dan tanggung jawab yang tinggi. Bekerja dikapal adalah bentuk kerja tim yang mana antara satu dengan yang lain itu saling mengisi dan menjaga”.

Mengetahui



Third Officer Yohanes Endik M

5. Narasumber 5

Tanggal : 04 Maret 2021

Narasumber : *Junior Third Officer* Andi Zulianto

Jabatan : *Junior Third Officer* atau Mualim 3 Muda di MV. DK 02

- a. Bagaimana penilaian kinerja anak buah kapal ketika bongkar muat menurut *Third*?

Jawaban: “ Menurut pandangan saya, dilihat dari kedisiplinan anak buah kapal ketika bongkar muat maka kinerja yang ditunjukkan oleh anak buah kapal sejauh ini yaitu baik. Sebagai contoh ketika akan pergantian dinas jaga maka dinas jaga setelahnya akan datang 15 menit lebih awal dari jadwal jaganya. Juru mudi biasanya tak lupa untuk mampir ke kamar saya guna memastikan bahwa saya sudah siap untuk turun dan melaksanakan pergantian tugas jaga, jarang sekali saya melihat juru mudi telat hadir untuk dinas jaga. Memang tidak semua juru mudi mempunyai kedisiplinan yang sama tetapi dengan kita memberikan contoh yang baik setidaknya hal tersebut dapat membuat mereka merasa malu apabila datang terlambat, dan juga selama ini saya berusaha agar tim jaga saya bekerja secara optimal dan memperhatikan jalannya kegiatan bongkar muat. Setiap 30 menit sekali saya juga mengajak juru mudi untuk pemantauan keliling tidak hanya sekedar membei perintah tetapi saya juga aktif mengawasi kinerja dari anak

buah kapal yang bertugas, mengingat sangat bahaya sekali apabila terjadi insiden kecelakaan yang menyebabkan korban jiwa ”.

- e. Menurut *Third*, apa saran yang terbaik untuk kejadian tersebut?

Jawaban: “ Saran yang terbaik bagi saya untuk kejadian tersebut yaitu dengan memperbaiki penyimpangan yang terjadi dan mencari solusi agar kejadian serupa tidak terulang kembali, juga memperbaiki komunikasi dan koordinasi antar tim tugas jaga karena dengan komunikasi yang baik maka pengawasan ketika bongkar muat dapat terlaksana dengan mudah. Mengingat kembali kepada anak buah untuk meningkatkan tanggung jawab terhadap tugas masing-masing dan setiap bulannya dapat diadakan *meeting* untuk mengevaluasi kinerja selama sebulan dan apabila menemukan suatu kendala maka dibahas dan dicari jalan keluarnya yang terbaik ”.

Mengetahui



Junior Third Officer Andi Zulianto

6. Narasumber 6

Tanggal : 06 Maret 2021

Narasumber : *Boatswain* Khusnul Anwar

Jabatan : *Boatswain* di MV. DK 02

- a. Apakah anda sering memberikan pengarahan terhadap *crew* kapal, terkait dengan perawatan *wire grab*?

Jawaban:

Sebelum kita bekerja sering kita mengadakan *safety meeting*. Dan dalam *safety meeting* tersebut saya sering meneruskan arahan-arahan dari *Chief Officer* kepada saya dan saya menyampaikan kepada juru mudi dan juga *cadet* terkait dengan perawatan *wire grab*. Supaya dalam pelaksanaan perawatan dapat berjalan dengan baik dan tercapai tujuan dari perawatan tersebut.

- b. Apa penyebab kerusakan pada *wire grab crane*?

Jawaban: Yang menyebabkan terjadinya kerusakan pada *wire grab* yaitu Keterlambatan pengecekan *spare part wire grab* (suku cadang tali kawat) dan *kualitas spare part* yang tidak baik, Keterlambatan pemberian *grease* terhadap *wire grab*, kurangnya dilakukan pengecekan kondisi *wire grab*, serta mengangkut beban melebihi *Safe Working Load* (SWL).

- c. Bagaimana perawatan wire grab crane yang tepat untuk memperlancar proses bongkar muat ?

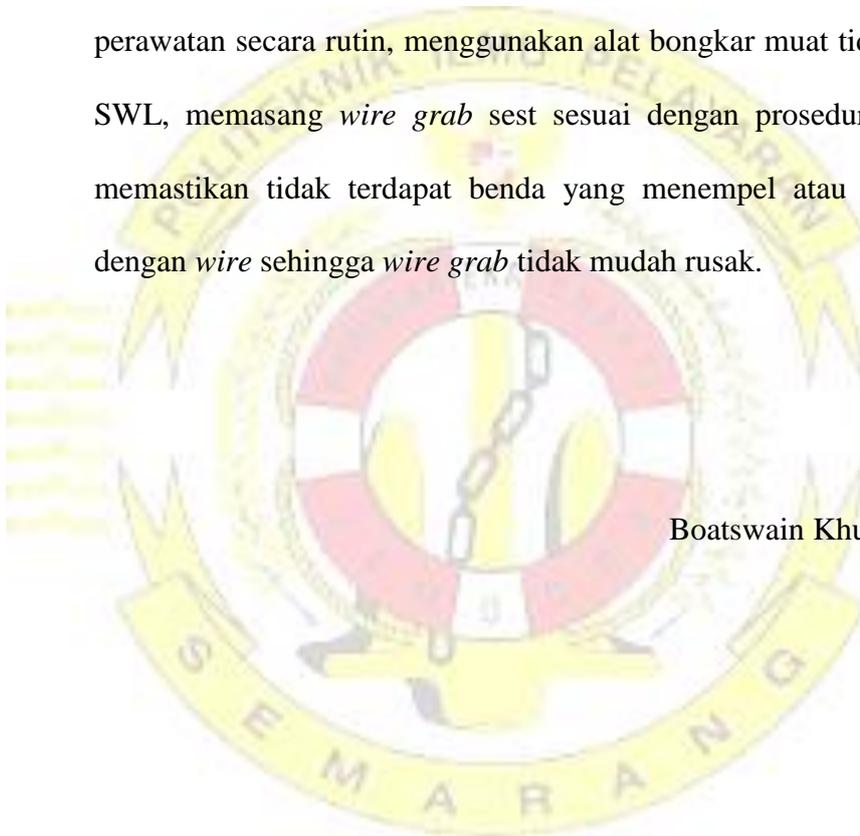
Jawaban:

Perawatan *wire grab* yang baik untuk memperlancar proses bongkar muat adalah dengan melaksanakan prosedur perawatan yang baik terhadap *wire grab*. tindakan yang harus dilaksanakan yaitu melakukan perawatan secara rutin, menggunakan alat bongkar muat tidak melebihi SWL, memasang *wire grab* sest sesuai dengan prosedur yang baik, memastikan tidak terdapat benda yang menempel atau bergesekkan dengan *wire* sehingga *wire grab* tidak mudah rusak.

Mengetahui



Boatswain Khusnul ANwar



**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 768/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2022**

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

Nama : ADITYA DWI HERRY PUTRA
NIT : 551811136757 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENILAIAN KINERJA TUGAS JAGA KETIKA BONGKAR MUAT DI MV. DK 02 UNTUK MENCEGAH TERJADINYA GANGGUAN YANG DISEBABKAN OLEH KELALAIAN ANAK BUAH KAPAL

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 17 %* (Tujuh Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 5 Juli 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : “Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)”

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Aditya Dwi Herry Putra
2. NIT :551811136757 N
3. Tempat/ tanggal lahir :Pasuruan, 14 Maret 2000
4. Agama : Islam
5. Alamat : Jl. Taman Wijaya No. 26 B
RT 04/ RW 06, Kel.
Kebonagung, Kec. Purworejo,
Pasuruan, Jawa Timur
6. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Heriyanto
 - b. Ibu : Musila Mukti
7. Riwayat Pendidikan
 - a. Sd Al-Kautsar Kota Pasuruan : 2006-2012
 - b. Smp Dharma Wanita 03 Kab. Malang : 2012-2015
 - c. Sma 1 Kejayan Kab. Pasuruan : 2015-2018
 - d. D Iv Pip Semarang : 2018-2022
8. Pengalaman Prala
 - a. Nama Kapal : MV. DK 02
 - b. Perusahaan : PT. Karya Sumber Energy
 - c. Jenis Kapal : *Bulk Carrier*
 - d. *Route* Pelayaran : Indonesia