

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Tinjauan Pustaka

##### 1. Pengertian

###### a. Kelalaian Dinas Jaga

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1989:206), kelalaian adalah suatu sikap batin ketika melakukan suatu perbuatan yang berbentuk sifat kurang hati-hatian yang bersangkutan baik akibat tidak memikirkan akan timbulnya suatu resiko padahal seharusnya hal itu dipikirkan (kelalaian yang tidak disadari) mampu memikirkan tentang tidak akan timbul suatu resiko yang pada kejadian tersebut resiko tersebut timbul (kelalaian yang disadari).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1989:206), dinas jaga adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedangkan bertugas, bekerja. Jaga adalah mengawasi, melindungi dan menjaga keselamatan dan keamanan lingkungan sekitar.

Berdasarkan definisi di atas, pengertian kelalaian dinas jaga adalah sikap ketika melakukan suatu perbuatan yang kurang hati-hati akibat tidak memikirkan akan timbulnya suatu resiko baik yang disadari

maupun tidak. Untuk menunjang pelaksanaan dinas jaga agar selalu sesuai dengan prosedur, baik pada saat kapal sedang



sandar di pelabuhan maupun sedang berlayar. Pelaksanaan tugas jaga diatur berdasarkan STCW 1978 (*Standart Training and Certification of Watchkeeping for Seafarers*)Amandemen Manila 2010 Bab VII yang mengatur hal-hal yang diperlukan oleh awak kapal selama melaksanakan tugasnya baik dipelabuhan maupun saat berlayar

#### b. Jaga Pelabuhan

Tugas jaga yang dilakukan ketika kapal sedang sandar di pelabuhan ataupun berlabuh jangkar baik dengan tujuan bongkar muat atau perbaikan dan dilaksanakan dengan prinsip jaga 24 jam secara bergantian. Muallim jaga diharuskan untuk selalu berada di kapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi atau panjarwala secara bergiliran dan pada waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling.

Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut :

- 1) Menjaga keselamatan dan keamanan kapal dari ancaman tumpahan minyak, pencurian, kebakaran, hanyut dan kandas.
- 2) Melaksanakan perintah dari nahkoda dan *chief officer* yang ada dalam *standing order* maupun tingkat *order* yang sifatnya umum atau khusus.
- 3) Menjalankan perintah/ketentuan yang berlaku antara lain penerangan kapal, stabilitas kapal, pencegahan terhadap timbulnya

polusi air/udara, memasang bendera/semboyan serta mengikuti peraturan wilayah setempat.

- 4) Mengawasi pelaksanaan proses bongkar muat dengan baik.

Tugas jaga di pelabuhan terdiri dari beberapa *crew* dek dan *crew* mesin yaitu, satu perwira dek sebagai penanggung jawab semua kegiatan bongkar muat yang sedang berlangsung, dibantu oleh juru mudi dan panjarwala/kelasi jaga yang berada di dek untuk mengawasi proses bongkar muat yang berlangsung. Adapun hal-hal mengenai jaga pelabuhan antara lain :

- 1) Segala proses bongkar muat harus memperhatikan tata cara dan aturan sesuai dengan ketentuan yang telah dibuat .
- 2) Mengontrol bekerjanya peralatan bongkar muat yang sedang digunakan seperti *gantry*, *crane*, jaring muat , dan tali muat.
- 3) Membaca *draft* dan membuat *ship's condition*.
- 4) Tidak boleh meninggalkan kapal pada jam jaga dan melaksanakan ronda keliling sehubungan dengan keamanan, keselamatan dan kelancaran proses bongkar muat.
- 5) Memastikan kelancaran dalam tugas khusus antara lain: datangnya *supply* makanan, peralatan kapal, hadirnya *PSC* dan mencatat semua kejadian penting yang ditemui saat jaga dalam *log book*.

Dalam piagam Wasana Konferensi Internasional tentang Standar Pendidikan dan Latihan Sertifikasi dan Tugas Jaga Pelaut 1978, pada

lampiran Resolusi 3, panduan kerja bagi para Perwira jaga di pelabuhan, tentang penyelenggaraan jaga bilamana kapal berada di pelabuhan harus:

- 1) Menjamin keselamatan jiwa, kapal, muatan, pelabuhan dan lingkungan, serta pengoperasian seluruh peralatan yang berkaitan dengan penanganan muatan.
- 2) Mentaati aturan-aturan internasional, nasional dan lokal
- 3) Memelihara ketertiban dan pekerjaan sehari-hari yang normal dari kapal.

Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal di pelabuhan yaitu:

- 1) Pengikatan tross-tross pengepil dan rantai jangkar yang cukup.
- 2) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang tepat dipasang atau dibunyikan dengan baik.
- 3) Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati.
- 4) Mereka telah memahami jenis tiap muatan berbahaya yang dimuat atau dibongkar dan tindakan yang tepat yang harus diambil jika terjadi suatu tumpahan minyak atau kebakaran.
- 5) Tidak adanya kondisi atau hal dari luar yang membahayakan.

Hal-hal yang dilakukan perwira jaga pelabuhan saat berada di geladak yaitu:

- 1) Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat.
- 2) Menaruh perhatian khusus pada :
  - a) Kondisi dan pengikatan tangga naik kapal (*gangway*), rantai jangkar dan tross-tross pengepil, terutama pada pergantian pasang surut pada dermaga dengan kenaikan dan penurunan air yang besar, jika perlu mengambil tindakan-tindakan guna menjamin bahwa semua ini berada dalam kondisi kerja yang normal.
  - b) Sarat bebas di bawah lunas dan keadaan umum kapal, guna mencegah senget atau *trim* yang berbahaya selama menangani muatan.
  - c) Cuaca dan keadaan laut.
  - d) Penataan semua peraturan tentang keselamatan dan perlindungan kebakaran.
  - e) Kedudukan air di got-got dan tangki-tangki.
  - f) Semua orang di kapal dan lokasinya, khususnya mereka yang berada di dalam ruangan-ruangan jarak jauh atau tertutup.
  - g) Pemasangan dan pembunyian secara tepat dari lampu-lampu dan isyarat-isyarat bunyi.
  - h) Dalam cuaca buruk atau pada penerimaan peringatan topan, mengambil tindakan seperlunya untuk melindungi kapal.
  - i) Mengambil tindakan terhadap polusi lingkungan oleh kapal.

j) Dalam keadaan darurat yang mengancam keselamatan kapal, dibunyikan alarm, beritahukan Nakhoda, mengambil semua tindakan yang mungkin guna mencegah kerusakan apapun pada kapal, muatannya dan para pelayar di kapal dan jika perlu minta bantuan dari penguasa di darat atau kapal-kapal yang berdekatan.

k) Mengetahui tentang kondisi stabilitas kapal sehingga bila terjadi kebakaran, penguasa pemadam kebakaran di darat dapat diberitahukan tentang banyaknya air yang dapat di pompakan di kapal tanpa membahayakan kapal.

l) Memberikan bantuan kepada kapal atau orang yang dalam marabahaya.

m) Mengambil tindakan purnajaga untuk mencegah kecelakaan atau kerusakan apabila baling-baling akan diputar.

n) Mencatat di dalam buku harian semua peristiwa penting mengenai kapal.

## 2. Penanganan Muatan

Dalam penanganan muatan diatas kapal harus selalu memperhatikan *Container Bay Plan*. *Container Bay Plan* adalah bagan perencanaan pemuatan barang diatas kapal yang dibuat sebelum kapal melakukan proses bongkar muat. Dalam *container bay plan* ini terdapat informasi penting seperti nama pelabuhan bongkar, berat, posisi muatan dan jenis muatan tersebut yang digunakan selama proses bongkar muat terjadi.

Mualim satu bertugas membuat rencana pemuatan diatas kapal yang berkoordinasi dengan pihak darat yaitu *planner*.

Peti kemas adalah :

(Inggris: *ISO container*) adalah peti atau kotak yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan *International Organization for Standardization (ISO)* sebagai alat atau perangkat pengangkutan barang yang bisa digunakan diberbagai moda, mulai dari moda jalan dengan truk peti kemas, kereta api, dan kapal peti kemas laut.

Dalam proses pemuatan *container bay plan* dibagi menjadi dua macam, yaitu :

a. *Tentative Stowage Plan*

Adalah rencana pemuatan sementara yang dibuat untuk panduan mualim jaga dan juru muat darat dalam penanganan muatan. *Tentative Stowage Plan* sering terjadi penggeseran atau perpindahan posisi dari peti kemas tersebut.

b. *Final Stowage Plan*

Adalah penempatan posisi muatan akhir, dalam hal ini posisi muatan diatas kapal sudah tetap.

c. *Stowage Plan*

dalam perencanaan muatan peti kemas sering disebut sebagai *Container Bay Plan*. *Container Bay Plan* adalah bagan pemuatan peti kemas secara membujur, melintang dan tegak, yang terdiri dari :

1) *Bay*

adalah tanda nomor membujur mulai dari depan ke belakang dengan catatan nomor ganjil untuk *container* 20 kaki, genap untuk *container* 40 kaki.

2) *Row*

adalah tanda nomor melintang dimulai dari tengah dan dilihat dari arah belakang,

a) Ke kanan-*Row* 01, 03, 05, 07, 09 dst.

b) Ke kiri-*Row* 02, 04, 06, 08, 10 dst

3) *Tier*

adalah tanda nomor tegak dimulai dengan angka :

a) *On deck-Tier* 82, 84, 86, 88 dst

b) *On hold-Tier* 02, 04, 06, 08 dst

Dalam penanganan muatan terutama pada saat kegiatan muat-bongkar banyak hal yang perlu diperhatikan, seperti pelashingan untuk muatan yang berada di atas kapal dan susunan muatan yang berada di bawah palka. Selalu mengondisikan kapal dalam keadaan tegak pada posisi *even keel* (perbedaan *draft* depan dan *draft* belakang sama dengan nol). Sehingga dengan memperhatikan hal tersebut diharapkan kegiatan bongkar-muat dapat berjalan cepat, aman, lancar serta terkendali.

Ada dua jenis penanganan muatan peti kemas diatas kapal, yaitu:

a. Penanganan Peti Kemas di Dalam Palka (*Under deck*)

Adalah muatan yang terletak di dalam palka, sehingga diperlukan untuk membuka palka terlebih dahulu untuk membongkar atau memuat *container*. Muatan yang berada di dalam palka memiliki keuntungan dan kerugian, yaitu diantaranya :

Kerugian :

- 1) Perlu dilakukan pembersihan ruangan.
- 2) Selalu dilakukan pemeriksaan got palka (*Bilge Tank*) secara rutin.
- 3) Jalur untuk menuju palka terbawah yang gelap.
- 4) Dibutuhkan waktu mengecek karena harus turun kebawah palka.

Keuntungan :

- 1) *Container* aman dari cuaca yang *ekstrim*.
- 2) Ruang yang luas.

Keadaan palka kapal peti kemas telah dibangun secara khusus dengan batas *cell guide* sehingga setiap *row* dibatasi dengan *cell guide* pada masing-masing sisinya. Apabila *cell* dari ruangan palka khusus untuk peti kemas ukuran 40 kaki pada *tier* yang pertama atau paling bawah akan dimasukkan melalui *cell guide* dan biasanya tidak dipasang lagi *Base Cone* atau kaki peti kemas. Pada peti kemas yang berada di atasnya harus dipasang *cone* pada ke-empat sisi ujung. *Cone* ini harus dimasukan secara benar pada bagian atas dari peti kemas yang

berada di bawahnya sehingga akan saling terikat dan menjadi kesatuan yang kokoh.

b. Penanganan Peti Kemas di Atas Geladak

Untuk penyusunan diatas palka sedikit berbeda dengan di dalam palka karena tidak terdapatnya *cell guide* diatas palka pada kapal penulis yaitu MV. GUENTHER SCHULTE. Maka diperlukan peralatan *lashing* untuk memperkokoh tumpukan peti kemas. Peralatan *lashing* akan sangat berguna bila di gunakan dengan cara yang baik dan benar sesuai dengan *cargo securing manual* yang ada di kapal. Seorang perwira jaga pelabuhan akan bertanggung jawab pada pemasangan *lashing* karena hal tersebut sangat berperan penting pada keselamatan kapal terutama pada saat kapal sudah berlayar.

Tingkat penyusunan diatas geladak tergantung dari:

1) Kekuatan geladak atau *Container Stack Load*.

*Container Stack Load* adalah kemampuan geladak yang terletak pada empat sepatu *container* untuk menahan berat *container* yang ditempatkan di atasnya. Hal tersebut perlu diperhatikan agar berat dari peti kemas tersebut tidak melebihi kemampuan geladak dengan tujuan terhindar dari rusaknya geladak pada saat cuaca buruk terjadi.

2) Keseimbangan *container*

Selalu memperhatikan kekuatan dari geladak kapal dan kekuatan dari *container* yang terletak dibagian paling bawah. Karena apabila

terjadi muatan yang yang berlebihan akan menyebabkan rusaknya *container* paling bawah dan rusaknya palka kapal.

### 3) Stabilitas kapal

Stabilitas kapal selalu diatur menggunakan sistem *ballast*. Perlu diperhatikan agar ketinggian dari peti kemas tidak melebihi hingga titik G kapal (titik pusat gaya gerak) yang akibatnya menyebabkan nilai GM semakin kecil.

### 4) Pengamatan dari anjungan

Bidang pandangan harus diperhatikan agar ketinggian tumpukan peti kemas tidak menutup cakrawala pada saat tugas jaga di anjungan sehingga keselamatan dan keamanan kapal tidak terancam.

Berdasarkan kutipan tersebut, maka banyak hal yang harus dipertimbangkan dan diperhatikan dalam pemuatan di atas geladak, diantaranya mengenai masalah stabilitas kapal selama pelayaran, posisi pandangan dari anjungan, kekuatan geladak (*Deck Load Capacity*), stabilitas kapal, serta mengenai masalah *lashing* muatan yang aman dan sesuai. Hal-hal tersebut akan berpengaruh terhadap keselamatan muatan dan kapalnya, baik di pelabuhan maupun selama pelayaran. Sehingga dengan memperhatikan hal-hal tersebut diharapkan keselamatan muatan dan kapalnya akan tetap terjaga hingga sampai pada pelabuhan bongkar.

Dalam pembagian tugas jaga banyaknya beban dan tanggung jawab yang harus diterima petugas jaga di pelabuhan mengharuskan tugas jaga harus terjadi secara bergantian. Dalam peraturan MLC juga telah dijelaskan mengenai jam kerja perwira maupun anak buah kapal harus sesuai dengan kebutuhan manusia normal. Efektivitas jam kerja yang harus dilakukan petugas jaga untuk menghindari terlampau lelahnya seorang dalam bekerja menjadi pertimbangan perusahaan dan *chief officer* untuk membagi jam tugas jaga sesuai dengan peraturan yang ada.

Banyaknya pekerjaan merupakan konsekuensi yang harus di dapat petugas jaga karena fungsi yang beraneka ragam yang harus dilaksanakan. Semua konsekuensi pekerjaan yang diberikan harus bisa dikerjakan dengan baik untuk menunjang lancarnya proses bongkar muat yang dilaksanakan di atas kapal. Selain itu, ia mempunyai tanggung jawab dalam berbagai bentuk, seperti keharusan adanya penentuan tanggung jawab dan wewenang secara jelas, uraian pekerjaan yang rapih, pelaksanaan pekerjaan yang akurat serta objektif, dan sebagainya.

Bagi seorang perwira, dengan adanya kegiatan bongkar muat di *deck*, yang berbeda dengan kegiatan penunjang seperti administrasi. Beban kerja dan jenis pekerjaan yang beraneka ragam itu memerlukan spesialisasi khusus pula. Maka sangat diperlukan seorang perwira yang bekerja secara profesional dan ahli dalam

segala bidang pekerjaan. Berbagai aturan telah dibuat untuk menunjang pekerjaan yang dilakukan oleh perwira jaga.

### 3. Prinsip Dinas Jaga Pelabuhan

#### a. Melindungi awak kapal dan buruh (*safety of crew and stevedore* )

Seorang perwira jaga pelabuhan yang sedang menjalankan tugas bertanggung jawab atas segala kejadian yang terjadi di atas kapal meliputi keselamatan awak kapal dan buruh.

#### b. Melindungi kapal (*to protect the ship*)

Melindungi kapal agar selamat selama proses bongkar muat berlangsung maupun setelah kapal berangkat berlayar, seperti memperhatikan *deck load capacity*, *safety working load*, batas kekuatan alat dan perawatan yang perlu dilakukan.

#### c. Melindungi muatan (*to protect cargo*)

Salah satu tujuan utama berlayar adalah membawa barang dari tempat asal menuju tempat tujuan secara aman. Sehingga sangat diperlukan penanganan yang serius saat membongkar, memuat, dan selama pelayaran untuk menjaga keselamatan muatan. Pada umumnya kerusakan muatan dikapal disebabkan oleh :

- 1) Terjadinya gesekan ataupun tubrukan dengan badan kapal.
- 2) Pengaruh air, seperti penuhnya *bilge* tanpa disertai alarm, terjadi kebocoran pada lambung, keringat muatan, keringat kapal.
- 3) Penanganan muatan yang tidak sesuai dengan prosedur.

- 4) Kelalaian dari petugas jaga pelabuhan.
  - 5) Adanya pengaruh muatan lain dalam satu ruangan atau di dekatnya.
- d. Pemuatan dan pembongkaran muatan secara cepat, efisien dan sistematis

Agar pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran dapat dilakukan secara cepat, efisien dan sistematis, maka sebelum kapal tiba di pelabuhan pertama (*first port*) disuatu negara, harus sudah tersedia rencana pemuatan dan pembongkaran (*stowage plan*), *stowage plan* ini merupakan rencana awal (*tentative stowage plan*), jadi apabila terjadi perubahan rencana masih dapat dilakukan. Setelah rencana awal dilaksanakan secara keseluruhan di negara tersebut, baru disalin kedalam pemuatan akhir (*final stowage plan*). Kalau sudah *final stowage plan*, maka muatan tidak boleh dirubah, kecuali dalam keadaan yang sangat memaksa.

Meskipun telah direncanakan secara baik dan dilaksanakan dengan baik pula, namun masih sering terjadi adanya kekeliruan-kekeliruan seperti timbulnya :

1) *Long hatch*

Adalah etperlambatan proses bongkar muat, karena terlambat di salah satu palka

2) *Over stowage*

Adalah keadaan dimana suatu muatan yang akan dibongkar berada di bagian bawah dari muatan yang tidak dibongkar.

3) *Over carriage* (muatan yang terbawa)

Adalah keadaan dimana suatu muatan terbawa melewati pelabuhan bongkarnya, krena kelalaian dalam membongkar.

e. Penggunaan ruang muat semaksimal mungkin

Dalam melakukan pemuatan harus diusahakan agar semua ruang muat dapat terisi penuh oleh muatan (*full*) atau kapal dapat memuat sampai sarat maksimum (*down*), sehingga dapat diperoleh uang tambang yang maksimal. Selain hal tersebut, keselamatan dan keamanan juga harus di prioritaskan pada saat bongkar muat terutama pada muatan berbahaya.

f. Menghindari kelalaian tanggung jawab bongkar muat yang dapat merusak *container*.

Menurut kamus Besar Bahasa Indonesia (91989:489) lalai adalah kurang hati-hati, tidak mengindahkan (kewajiban, pekerjaan dsb.), kelalaian merupakan sifat (keadaan, perbuatan) lalai dan kesalahan itu bukan karena kebodohan, melainkan karena kurangnya kehati-hatian *crew* kapal. Dedikasi dan tanggung jawab dalam bekerja sangat dibutuhkan bagi awak kapal yang sedang melaksanakan tugas jaga, terutama pada saat kapal sedang melaksanakan proses bongkar muat.

Pengertian tanggung jawab dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah keadaan dimana wajib menanggung segala sesuatu, sehingga berkewajiban menanggung, memikul tanggung jawab, menanggung segala sesuatunya atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.

Tanggung jawab dapat diartikan pula kesanggupan seorang tenaga dalam menyelesaikan tugas dan pekerjaan yang diserahkan kepadanya dengan sebaik-baiknya dan tepat pada waktunya serta berani memikul resiko atas keputusan yang telah diambilnya atau tindakan yang dilakukannya.

Dalam bekerja sebagai perwira tugas jaga pelabuhan diperlukan sistem kerja yang efektif untuk mencapai hasil yang maksimal. Bongkar muat adalah suatu kegiatan diatas kapal baik itu memuat ataupun membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truk ke dalam palka atau ke atas palka dengan menggunakan *crane* kapal maupun darat, dengan tujuan memindahkan barang dari dan ke atas kapal. Dari pengertian-pengertian tersebut maka dapat diambil kesimpulan bahwa bongkar muat adalah proses pemindahan muatan dari kapal ke darat atau sebaliknya yang dilakukan secara efektif, sistematis, dan aman untuk mencapai tujuan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi rusaknya muatan *container*:

- 1) Bentuk, ukuran, sifat, dan penanganan *container* yang berbeda-beda.
- 2) Banyaknya jenis muatan yang berbeda-beda yang dapat mempengaruhi muatan lain.
- 3) Jauh dekatnya pelabuhan tujuan.
- 4) Banyaknya pelabuhan yang harus disinggahi sebelum diturunkan nya muatan.

5) Daerah pelayaran yang akan dilalui, sehubungan dengan cuaca.

Hal-hal yang harus diperhatikan dalam membagi tugas jaga :

- 1) Jumlah *crew*/pekerja saat tugas jaga dilakukan.
- 2) Beban kerja dan banyaknya pekerjaan yang harus dilakukan.
- 3) Perbandingan saat pelaksanaan tugas kerja, seperti jumlah pekerjaan dan banyaknya *crew* yang dibutuhkan.

## B. Kerangka Berpikir

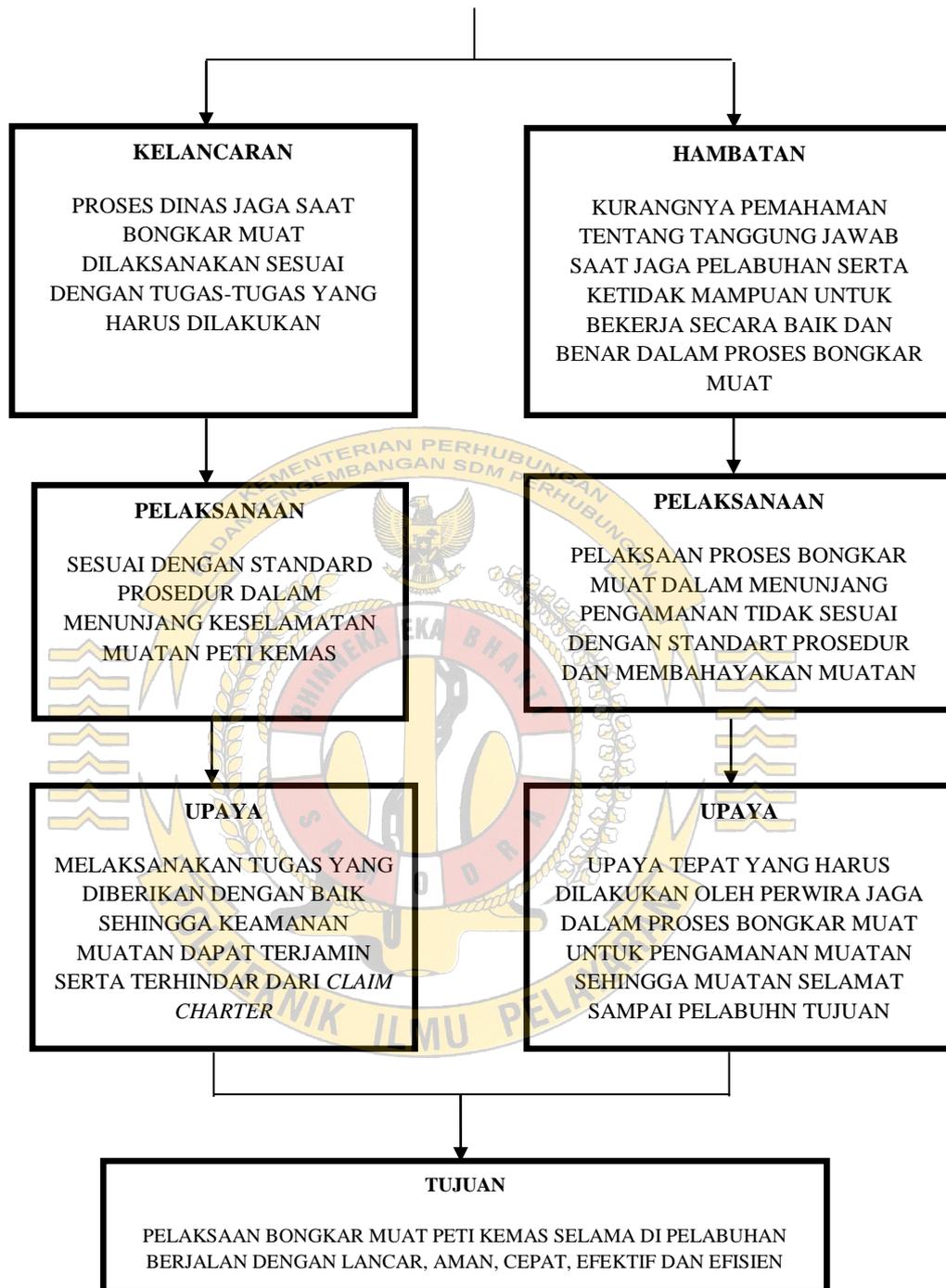
Tujuan dari dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan pencurian, kerusakan muatan, atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak.

Untuk memenuhi tuntutan dari kegiatan dinas jaga tersebut tidaklah mudah. Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, banyak terjadi hal seperti *over stowage* yang disebabkan oleh pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur di atas kapal yang dilakukan oleh perwira maupun anak buah kapal.

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



KELALAIAN PELAKSANAAN TUGAS DAN  
TANGGUNG JAWAB DINAS JAGA KETIKA  
BONGKAR MUAT PETI KEMAS / *CONTAINER* DI  
KAPAL MV.GUENTHER SCHULTE YANG  
MENGAKIBATKAN KERUSAKAN MUATAN



Gambar 2.1 : kerangka berpikir

### Penjelasan Mengenai Kerangka Berpikir

Proses bongkar muat adalah proses pemindahan muatan dari terminal ke kapal, atau dari kapal ke terminal atau juga dari kapal ke kapal. Dalam proses bongkar muat dapat terjadi kerusakan pada muatan khususnya muatan peti kemas yang dapat terjadi karena beberapa faktor. Salah satu faktor penyebab kerusakan adalah karena kelalaian perwira jaga dalam melaksanakan tugas jaga pelabuhan ketika proses bongkar muat sedang berlangsung. Kurangnya pemahaman dan ketidakmampuan seorang perwira jaga harus diatasi dengan arahan dari perwira senior seperti *chief officer* atau nahkoda kapal. Selalu melaporkan segala hal yang penting yang terjadi serta mencatat sesuai jamnya dalam *logbook*. Selalu berkordinasi dengan rekan jaga lain untuk memastikan kelancaran dan keamanan proses bongkar muat yang sedang berlangsung.

Kerusakan pada muatan juga bisa terjadi karena perwira jaga tidak menerapkan *standar* prosedur yang ada ataupun yang telah dibuat sehingga dapat membahayakan muatan dan tidak menunjang keselamatan muatan. Upaya-upaya tepat juga harus dilakukan perwira jaga seperti melaporkan kepada *gangway watch* setiap permualan bongkar di suatu *bay*, selesai pembongkaran yang dilanjutkan dengan mulainya pemuatan hingga selesai dilakukan pemuatan di *bay* tersebut yang selalu dicatat dalam *log book* disertai jam dan dilanjutkan dengan pengecekan muatan *container* tersebut untuk memastikan semua berjalan dengan baik. Selalu melakukan pengecekan pada muatan

*reefer container* sehubungan dengan sambungan listrik maupun suhu yang diperlukan. Penanganan yang tepat sangat diperlukan untuk menjaga muatan selamat sampai pada pelabuhan tujuan untuk dibongkar dan menghindari *claim* dari *charter* dikarenakan muatan yang rusak.

### C. Definisi Operasional

Untuk memudahkan dalam pemahaman istilah-istilah yang terdapat dalam laporan penelitian terapan ini, maka penulis memberikan pengertian-pengertian yang kiranya dapat membantu pemahaman dan mempermudah dalam pembahasan laporan penelitian terapan yang dikutip dari beberapa buku (pustaka) sebagai berikut :

#### 1. *Standing Order*

Pemberitahuan, perintah atau instruksi dari Nahkoda untuk dimengerti dan dijalankan oleh seluruh awak kapal.

#### 2. *Chief Officer*

Pemimpin di dek departemen, salah satu manajemen *level* dari empat perwira di dek departemen yang bertanggung jawab langsung kepada nahkoda dan merupakan penanggung jawab kedua setelah Nahkoda, serta penanggung jawab pertama jika Nahkoda tidak berada di atas kapal.

#### 3. *Draft*

Jarak vertikal antara garis air sampai dengan lunas kapal.

#### 4. *Crew*

Orang yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk menjalankan tugas diatas kapal sesuai dengan jabatan yang tercantum dalam buku sijiil.

5. *Gantry*

Jenis *crane* portal tinggi berkaki tegak yang mengangkat benda dengan *hoist* yang dipasang di sebuah troli *hoist* dan dapat bergerak secara horizontal pada rel atau sepasang rel dipasang di bawah balok atau lantai kerja.

6. *Crane*

Salah satu diantara alat berat yang dipakai sebagai alat pengangkat dalam bongkar muat.

7. *Logbook*

Dokumen penting yang wajib ada pada kapal dan wajib diisi oleh Nahkoda atau perwira yang bertugas.

8. *Gangway*

Peralatan yang dipakai untuk membantu seseorang masuk dan keluar dari kapal atau perahu.

9. *Palka*

Ruangan dibawah geladak yang berguna sebagai tempat penyimpanan muatan kapal.

10. *Lashing*

Cara memperkuat atau menahan muatan agar tidak bergeser.

11. *Reefer Container*

*Container* yang dilengkapi dengan sistem *refrigeration* untuk mengawetkan atau menjaga temperatur muatan yang ada di dalamnya.

