

**OPTIMALISASI KEDISIPLINAN KEGIATAN DINAS
JAGA KM. SATRIA NUSANTARA 01 SAAT
BONGKAR MUAT DI PELABUHAN**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

JIHAN GEDHE BAGUS LAKSONO
NIT. 07.19.012.1.05

PROGRAM STUDI
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASIONAL KAPAL

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2023

**OPTIMALISASI KEDISIPLINAN KEGIATAN DINAS JAGA
KM. SATRIA NUSANTARA 01 SAAT
BONGKAR MUAT DI PELABUHAN**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

**JIHAN GEDHE BAGUS LAKSONO
NIT. 07.19.012.1.05**

**PROGRAM STUDI
TEKNOLOGI REKAYASA OPERASIONAL KAPAL**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA**

TAHUN 2023

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Jihan Gedhe Bagus Laksono

Nomor Induk Taruna : 07.19.012.1.05

Program Studi : Ahli Nautika Tingkat III

Menyatakan bahwa KIT yang saya tulis dengan judul :

OPTIMALISASI KEDISIPLINAN KEGIATAN DINAS JAGA

KM. SATRIA NUSANTARA 01 SAAT BONGKAR MUAT DI PELABUHAN

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KIT tersebut, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan di atas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik pelayaran Surabaya.

SURABAYA,

2023

Materai 6000

JIHAN GEDHE BAGUS LAKSONO

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **OPTIMALISASI KEDISIPLINAN KEGIATAN
DINAS JAGA KM. SATRIA NUSANTARA 01 SAAT
BONGKAR MUAT DI PELABUHAN**

Nama Taruna : **JIHAN GEDHE BAGUS LAKSONO**

NII : **07. 19. 012. 1. 05/N**

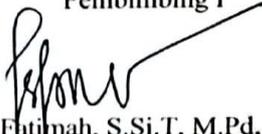
Program Studi : **Ahli Nautika Tingkat III**

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan.

SURABAYA, 2023

Menyetujui

Pembimbing I


Siti Fatimah, S.Si.T, M.Pd, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 198103172005022001

Pembimbing II


Dyah Ratnawingsih, S.S., M.Pd.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 198003022005022001

Mengetahui:

Ketua Jurusan Nautika


A.A. Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Adm.SDA., M.Mar
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 197812172005022001

**OPTIMALISASI KEDISIPLINAN KEGIATAN DINAS JAGA
KM. SATRIA NUSANTARA 01 SAAT BONGKAR MUAT
DI PELABUHAN**

Disusun dan Diajukan Oleh:

JIHAN GEDHE BAGUS LAKSONO

NIT. 07.19.012.1.05

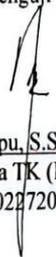
Ahli Nautika Tingkat III

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian KIT

Pada tanggal,.....

Menyetujui

Penguji I


Capt. Firdaus Sitepu, S.ST., M.Si., M.Mar.
Penata TK (III/d)
NIP. 197802272009121002

Penguji II


Siti Fatimah, S.Si.T, M.Pd, M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 198103172005022001

Penguji III


Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.
Penata Tk.I (III/d)
NIP.198003022005022001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika
Politeknik Pelayaran Surabaya


A.A. Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Adm.SDA., M.Mar
PenataTk.I (III/d)
NIP. 197812172005022001

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmatnya kami dapat menyelesaikan proposal metode penelitian tentang dunia pelayaran dengan judul :“ OPTIMALISASI KEDISIPLINAN KEGIATAN DINAS JAGA KM. SATRIA NUSANTARA 01 SAAT BONGKAR MUAT DI PELABUHAN” dalam rangka tugas untuk memenuhi persyaratan tugas akhir semester dan Praktek Laut (PRALA) Politeknik Pelayaran Surabaya.

Peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan proposal ini masih terdapat kelemahan yang perlu diperkuat dan kekurangan yang perlu dilengkapi. Karena itu, dengan rendah hati penulis mengharapkan masukan, koreksi dan saran untuk memperkuat kelemahan dan melengkapi kekurangan tersebut.

Dengan tersusunnya proposal penelitian ini, peneliti mengucapkan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Yth. Bapak Heru Widada, M.M selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya beserta jajarannya yang memberikan kesempatan kepada peneliti untuk menempuh dan menyelesaikan proposal ini.
2. Yth. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Adm.SDA.,M.Mar selaku Ketua Jurusan Nautika di Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memfasilitasi peneliti dalam menyelesaikan proposal penelitian ini.
3. Yth. Ibu Siti Fatimah, S.Si.T, M.Pd, M.Mar selaku dosen pembimbing I yang telah memfasilitasi peneliti dalam menyelesaikan proposal penelitian ini serta memberi bimbingan, arahan dan masukan terhadap isi proposal penelitian yang layak untuk disajikan.
4. Yth. Ibu Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd. selaku dosen pembimbing II yang berkenan memberi bimbingan, arahan dan masukan terhadap penulisan proposal penelitian yang layak untuk di sajikan.
5. Kepada keluarga yang telah memberikan dukungan baik secara moral maupun material sehingga peneliti dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini.
6. Teman-teman kelas D-IV TROK - 1 dan teman-teman seangkatan yang saling memberi semangat dan saling membantu dalam menyelesaikan proposal penelitian ini.

7. Semua pihak yang telah ikut berpartisipasi dalam pembuatan proposal karya ilmiah terapan
8. Seluruh Taruna/i Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah membantu dalam memberikan semangat dalam menyelesaikan karya ilmiah terapan ini.

Akhir kata proposal penelitian ini kami harapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak yang berkepentingan baik dalam bidang perkembangan dunia pendidikan maupun dalam bidang perkembangan dunia pelayaran, hal ini dikarenakan proposal penelitian ini pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan mutu pendidikan pada lembaga pendidikan dan pelatihan pelayaran.

Surabaya, 2023

Jihan Gedhe Bagus Laksono

ABSTRAK

JIHAN GEDHE BAGUS LAKSONO, Optimalisasi Kedisiplinan Kegiatan Dinas Jaga KM. SATRIA NUSANTARA 01 Saat Bongkar Muat Di Pelabuhan. Dibimbing oleh Ibu Siti Fatimah dan Ibu Dyah Ratnaningsih.

Maraknya kasus yang terjadi saat kapal bongkar muat di pelabuhan seperti aksi pencurian barang berharga milik kapal yang sedang sandar di dermaga pelabuhan, dan kecelakaan kerja yang menimbulkan korban jiwa saat bongkar muat di pelabuhan maka dari itu peraturan STCW 1978 amandemen 2010 dikeluarkan. STCW 1978 amandemen 2010 adalah peraturan tentang standar dinas jaga saat kapal bernavigasi, berlabuh jangkar, dan sandar di pelabuhan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kedisiplinan kegiatan dinas jaga ABK KM Satria Nusantara 01 saat bongkar muat di pelabuhan sekaligus menjawab upaya mengoptimalkan kedisiplinan dinas jaga KM. Satria Nusantara 01 saat bongkar muat di pelabuhan.

Penelitian ini dilaksanakan di KM. Satria Nusantara 01 selama 1 tahun saat peneliti melaksanakan praktek laut. Penelitian ini menggunakan jenis pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data observasi dan wawancara saat berada di kapal. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini pelaksanaan dinas jaga masih belum bisa dikatakan disiplin karena beberapa ABK kurang memahami dan bahkan acuh terhadap aturan STCW 1978 amandemen 2010 yang mengatur tentang dinas jaga pelabuhan, yang mengakibatkan dinas jaga saat bongkar muat yang dilaksanakan ABK hanya seperti kebiasaan, dan pekerjaan pelengkap. Dari permasalahan tersebut peneliti dapat memberikan saran untuk menyelesaikan masalah dengan menyelipkan pengarahan dan koreksi dinas jaga diantara *crew safety meeting* untuk mengoreksi dinas jaga yang sudah atau akan dilaksanakan di pelabuhan selanjutnya agar keamanan kapal dan proses bongkar muat berjalan secara maksimal.

Kata kunci : STCW 1978 amandemen 2010, Dinas jaga, Pelabuhan, Bongkar muat

ABSTRACT

JIHAN GEDHE BAGUS LAKSONO, Optimizing the Disciplinary Activities of the KM Watch Service. SATRIA NUSANTARA 01 When loading and unloading at the port. Supervised by Mrs. Siti Fatimah and Mrs. Dyah Ratnaningsih.

The rise of cases that occur when ships are loading and unloading at ports such as acts of theft of valuables belonging to ships that are docked at port docks, and work accidents that cause fatalities while loading and unloading at ports, therefore the STCW 1978 amendment 2010 regulation was issued. STCW 1978 amendment 2010 is a regulation regarding guard service standards when ships are navigating, anchoring and docking at ports. This study aims to find out the discipline of the KM Satria Nusantara 01 crew guard activities during loading and unloading at the port as well as answering efforts to optimize the discipline of the KM guard service. Satria Nusantara 01 during loading and unloading at the port.

This research was conducted at KM. Satria Nusantara 01 for 1 year when researchers carried out sea practice. This study used a qualitative approach with observational data collection techniques and interviews while on the ship. The results obtained from this study are that the implementation of guard services cannot be said to be disciplined because some crew members do not understand and are even indifferent to the 1978 amendment 2010 STCW rules governing port guard services, which results in loading and unloading duties carried out by crew members only as usual, and complementary work. From these problems the researcher can provide suggestions for solving the problem by inserting directions and corrections for the guard service between crew safety meetings to correct the guard duty that has been or will be carried out at the next port so that ship safety and the loading and unloading process run optimally.

Keywords: STCW 1978 amendment 2010, Security guard, Port, unloading and loading

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN	i
PERSETUJUAN SEMINAR	
Error! Bookmark not defined.	
KARYA ILMIAH TERAPAN	
Error! Bookmark not defined.	
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. LATAR BELAKANG PENELITIAN	1
B. RUMUSAN MASALAH	4
C. TUJUAN PENELITIAN	4
D. MANFAAT PENELITIAN	5
E. BATASAN MASALAH	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	6
A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA	6
B. LANDASAN TEORI	7
C. KERANGKA PIKIR	19
BAB III METODE PENELITIAN	20
A. JENIS PENELITIAN	20
B. TEMPAT / LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN	21
C. SUMBER DATA / SUBYEK PENELITIAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	22
D. TEKNIK ANALISIS DATA.....	23
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	24
A. Gambaran Umum Lokasi / Subjek Penelitian	24
B. Hasil Penelitian.....	28
C. Pembahasan	41
BAB V PENUTUP	45
A. Kesimpulan.....	45
B. Saran	46
DAFTAR PUSTAKA	47
DAFTAR LAMPIRAN	49

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG PENELITIAN

Negara Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara maritim dengan luas perairan kurang lebih 6,4 juta kilometer persegi dan terdiri dari 17.000 pulau, oleh karena itu diperlukan pelayanan dan infrastruktur transportasi laut. Kebutuhan akan sarana dan peralatan untuk menunjang kelancaran lalu lintas, perdagangan dan perekonomian di bidang perairan meliputi alur pelayaran, alat angkut, kendaraan maritim dan tempat bongkar muat beserta perlengkapannya.

Penggunaan angkutan laut melalui terminal dan fasilitasnya harus didukung dengan keberadaan pelabuhan. Pelabuhan adalah fasilitas di ujung lautan, sungai atau danau yang menerima kapal dan mengangkut kargo dan penumpang. Berdasarkan Keputusan Pemerintah No. 11 Tahun 1983, pelabuhan adalah tempat pemberangkatan dan penurunan penumpang dari kapal laut dan kendaraan air lainnya, tempat bongkar muat barang dan hewan, serta kawasan lingkungan kerja perekonomian. aktivitas. Soewedo (2012) mencatat bahwa dari pelabuhan ada sarana dan fasilitas menuju pelabuhan, dimana fungsi pelabuhan, adalah tempat parkir.

Secara alami, pelabuhan harus sangat menguntungkan dan ditempatkan dengan baik untuk pengiriman lokal dan internasional. Pada hakekatnya, transportasi laut merupakan salah satu infrastruktur ekonomi yang memasuki era baru, memungkinkan tenaga kerja yang lebih bertanggung jawab dan rajin dari komandan dan awak kapal, serta manajemen kargo yang lebih efektif dan efisien.

Semua awak kapal ikut serta dalam tugas jaga selama jam kerja, baik di laut maupun di pelabuhan. Mereka bertanggung jawab atas manajemen kapal, pemeliharaan atau layanan kapal dan peralatan, masalah awak kapal, dan masalah kargo dan penumpang. Sementara itu, regu penjaga yang dipimpin oleh seorang penjaga di atas kapal melakukan penjagaan saat merapat. Pendapat dari Branch (1995:114) Dinas jaga adalah tanggung jawab atas tindakan pengamanan di pelabuhan, di dermaga peti kemas atau

tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan risiko pencurian atau risiko terkait lainnya.

Saat kapal merapat di dermaga atau pelabuhan, tugas jaga harus dilakukan dengan sebaik-baiknya. Mengontrol atau membantu tugas seorang penjaga di atas kapal dalam situasi ini membutuhkan daya tahan yang luar biasa. Kami fokus pada peran layanan keamanan pelabuhan karena penting untuk mempertimbangkan kesiapan operasional personel layanan.

Pengorganisasian tugas penjaga pelabuhan bertujuan untuk memastikan bahwa semuanya berjalan lancar di atas kapal. Salah satunya harus mengatur waktu jaga untuk jangka waktu yang berkaitan dengan tingkat kepadatan jadwal kapal yang mengurus tenaga awak kapal. Hal-hal yang harus diperhatikan sebagai Perwira Jaga adalah tujuan tugas jaga, pengamatan berdasarkan peraturan Bab VIII STCW 1978 Amandemen 2010, prosedur angkutan jaga, peraturan waktu jaga, organisasi petugas dalam jaga, pengawasan anjungan, status gugus jaga dan rencana pelayaran kapal.

Tugas dinas keamanan adalah menjamin keselamatan, ketertiban, kebersihan, muatan, penumpang dan lingkungan serta mematuhi perintah, peraturan/petunjuk yang berlaku di atas kapal. Pelayanan *port handling* di kapal dilakukan pada saat kapal sedang berlabuh, tertambat/terikat di dermaga, keluar atau masuk pelabuhan, bongkar/muat kapal dan penerima/penerbang bongkar muat.

Beberapa contoh kasus yang marak terjadi saat kapal bongkar muat dipelabuhan seperti: aksi pencurian barang berharga milik kapal yang sedang sandar di dermaga pelabuhan belawan yang terjadi saat kapal sandar untuk bongkar muat kasus dikutip dari Jawapos pada 21 Mei 2019, petugas jaga pelabuhan yang bertugas mengalami kelalaian yaitu tidak melaksanakan pemeriksaan keliling yang membuat keamanan lingkungan kapal tidak berjalan maksimal sehingga terjadi pencurian di atas kapal, kecelakaan kontainer di pelabuhan tanjung priok akibat kelalaian kasus dikutip dari tibunnews pada 13 juli 2021, insiden terjadi karena operator

crane jarang melakukan pengecekan kondisi alat bongkar muat dan petugas jaga tidak mengingatkan jarak zona aman terhadap petugas bongkar muat pelabuhan saat kontainer di bongkar, pekerja tewas tertimpa balok besi saat bongkar muat di pelabuhan JIPE Gresik kasus dikutip dari detik.com pada 9 agustus 2022, petugas jaga yang saat itu melaksanakan pengawasan terhadap proses bongkar muat tidak memberitahu jarak aman kepada pekerja yang sedang membongkar muatan .

Pada 27 Desember 2021 di pelabuhan bongkar Mirah, saat peneliti melaksanakan penelitian di KM. Satria Nusantara 01, peneliti menemukan masalah saat dinas jaga seperti kapal miring saat pengisian air *ballast* bersamaan dengan proses bongkar hingga perwira jaga di tegur oleh pihak syahbandar pelabuhan mirah surabaya, pada tanggal 01 september 2021 di Pelabuhan agats papua orang asing tidak berkepentingan masuk secara ilegal ke dalam kapal saat kegiatan bongkar muat melakukan pencurian barang-barang kapal seperti *life jacket*, *life buoy*, *safety helm*, *safety shoes*, dan bahan bakar sekoci saat kegiatan bongkar muat.

Pada tanggal 14 januari 2022 kapal menabrak dermaga *docking* saat akan sandar perbaikan kapal. Untuk meningkatkan keamanan kapal, kargo, orang, dan lingkungan, layanan keamanan harus ditawarkan di pelabuhan. Dinas jaga harian dan tugas jaga di dermaga kapal merupakan dua komponen utama dari dinas jaga pelabuhan.

Saat melakukan penelitian di kapal KM. Satria Nusantara 01 saat merapat di pelabuhan, peneliti menemukan adanya permasalahan terkait kurang efektifnya pelaksanaan layanan *port guard* pada saat proses bongkar muat, yang dapat mengakibatkan kesalahan *loading*, kecelakaan kerja, dan pengurangan penjaga. kesiapan tim untuk melaksanakan tugas menjaga pelabuhan sesuai dengan peraturan yang ada. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka peneliti mengambil judul “OPTIMALISASI KEDISIPLINAN KEGIATAN DINAS JAGA KM. SATRIA NUSANTARA 01 SAAT BONGKAR MUAT DI PELABUHAN” di KM. Satria Nusantara 01.

B. RUMUSAN MASALAH

Dengan latar belakang yang telah dibahas, maka permasalahan yang diangkat untuk penelitian yaitu :

1. Bagaimana kedisiplinan ABK dalam kegiatan dinas jaga pada saat proses bongkar muat KM. Satria Nusantara 01 di pelabuhan ?
2. Bagaimana optimalisasi kedisiplinan kegiatan dinas jaga KM. Satria Nusantara 01 saat bongkar muat di pelabuhan terhadap kegiatan bongkar muat?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan yang ingin dicapai setelah dilakukannya penelitian ini antara lain:

1. Untuk mengetahui kedisiplinan ABK dalam kegiatan dinas jaga KM Satria Nusantara 01 yang terjadi saat bongkar muat di pelabuhan.
2. Mengetahui upaya mengoptimalkan kedisiplinan kegiatan dinas jaga KM. Satria Nusantara 01 saat bongkar muat di pelabuhan.

D. MANFAAT PENELITIAN

Keuntungan teoretis dan praktis dari penelitian ini adalah :

1. Secara Teoritis :

Melatih peneliti untuk mengungkapkan pendapat dan pikiran Bahasa deskriptif tertulis dan dapat dipertimbangkan di masa mendatang.

2. Secara Praktis :

Sebagai kontribusi yang bermanfaat untuk memahami pelaksanaan tugas jaga pelabuhan di atas kapal dengan efektif dan sesuai peraturan yang tertera.

E. BATASAN MASALAH

Dari rumusan masalah di atas, dapat diketahui bahwa ruang lingkup masalah yang ada terbatas, begitu juga dengan keterbatasan pengetahuan dan pengalaman peneliti. Oleh karena itu, peneliti membatasi topik yang akan dibahas untuk menghindari perluasan masalah pembahasan. Dalam karya ilmiah terapan ini, peneliti dilibatkan dalam pelaksanaannya dinas jaga KM. Satria Nusantara 01 saat bongkar muat.

Batasan masalah ini dilakukan untuk memberikan arahan peneliti agar tidak menyimpang dari masalah pokok yang diangkat, serta ketidak efektifan pembuatan karya ilmu terapan ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. REVIEW PENELITIAN SEBELUMNYA

JUDUL JURNAL	PENULIS	KESIMPULAN	PERBEDAAN PENELITIAN
PELAKSANAAN DINAS JAGA PADA SAAT OPERASI BONGKAR MUATAN DI KAPAL MT. TRANSKO ARAFURA PADA PELABUHAN GUNUNG SITOLI	Upik Widyaningsih, Arleiny, Jumrotin Nisa' Lestari	Kurangnya kedisiplinan dan ketelitian perwira jaga dan crew jaga dalam melaksanakan dinas jaga kapal bongkar muatan di pelabuhan, seperti tidak diadakannya pemeriksaan keliling kapal dan kurang telitinya perwira jaga dalam pengawasan ketika kapal bongkar muatan.	Faktor yang mempengaruhi dinas jaga di pelabuhan tidak berjalan secara maksimal
ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN DI MV. JK GALAXY YANG MENGAKIBATKAN RUSAKNYA LAMBUNG KAPAL DAN HILANGNYA MATERIAL KERJA DECK	Rizky Bayu Aji	Faktor penyebab kerusakan lambung kapal dan Hilangnya material penutup di MV. JK Galaxy adalah kurangnya pemeriksaan proses bongkar muat, kurangnya keterampilan awak bongkar muat dalam menangani crane dan tidak menggunakan prosedur STCW saat melakukan tugas jaga pelabuhan.	Faktor yang mempengaruhi dinas jaga di pelabuhan tidak berjalan secara maksimal

B. LANDASAN TEORI

Sugiyono (2010:54) menyatakan bahwa landasan teori adalah aliran logika atau penalaran yang merupakan seperangkat konsep, definisi, dan dimensi yang disusun secara sistematis. Pencapaian pelayanan keselamatan yang dilaksanakan secara optimal di kapal relatif karena sulit untuk menentukan apakah pekerjaan dapat dilakukan secara optimal. Tergantung dari sudut pandang masing-masing individu yang memutuskan apakah evaluasi kerja itu optimal atau tidak. Hal ini juga tidak terlepas dari dampak peralatan bongkar muat di atas kapal yang masih menggunakan pengoperasian manual sehingga mempengaruhi tugas jaga.

Tujuan dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan pencurian, kerusakan kargo, atau risiko terkait lainnya. Diharapkan semua pihak mengharapkan situasi aman dan terpantau, untuk memenuhi persyaratan keamanan sedikit sulit. Kenyataannya, di lapangan terjadi hal-hal yang seharusnya terjadi, seperti kelebihan muatan yang disebabkan oleh petugas dan awak kapal yang sedang bertugas jaga yang tidak sesuai standard prosedur.

1. Optimalisasi

Untuk memperjelas karya ilmiah yang digunakan peneliti, kata kunci harus diketahui. Optimalisasi pada judul karya ilmiah terapan ini berfokus pada optimalisasi proses penjagaan di kapal, khususnya pada saat kapal berada di pelabuhan.

Dari pendapat Winardi (2014) “Optimalisasi adalah upaya meningkatkan efisiensi suatu unit kerja atau kerja individu yang dikaitkan dengan kepentingan bersama untuk mencapai kepuasan dan keberhasilan dalam menyelenggarakan kegiatan tersebut.” Selain itu, Winardi (1996:363) juga mengklaim bahwa optimalisasi adalah tindakan yang mengarah pada pencapaian tujuan. Secara umum, optimasi terdiri dari menemukan nilai terbaik dari beberapa fungsi berdasarkan konteks.

2. Kedisiplinan

Disiplin berasal dari bahasa Latin “Discere” yang berarti “belajar”. Yang jika diartikan lebih jauh dari akar kata “disiplin” berarti pendidikan atau latihan untuk pengembangan harkat, kerohanian dan kepribadian manusia.

Suharsimi (1980:114), Hal ini menjelaskan bahwa disiplin adalah kepatuhan seseorang terhadap peraturan atau tata tertib karena dituntun oleh kesadaran hati nuraninya tanpa paksaan dari luar. Siswanto (2005:291) Disiplin juga diartikan sebagai sikap hormat serta ketaatan terhadap peraturan-peraturan tertulis dan tidak tertulis yang ada, serta kesanggupan untuk menaatinya dan menghindari sanksi apabila melanggar tugas dan wewenang yang dilimpahkan.

Selanjutnya Sutarya mengemukakan (2018), Karena memiliki manfaat yang begitu besar bagi keberadaan manusia, disiplin adalah kata yang menunjukkan prestasi. Setelah melatih disiplin, orang tersebut akan mengerti bahwa, meskipun rasanya tidak enak, disiplin menghasilkan buah yang manis. Sedangkan dalam hal disiplin, ketaatan terhadap hukum dan pedoman suatu profesi yang menggunakan alat, prosedur, dan sistem tertentu.

Selanjutnya pendapat dari Octarina & Arischa (2013), disiplin adalah suatu penataan yang dapat di sangkal ialah bahwa disiplin maupun hukum disiplin yang mengikatnya berlaku bagi kalangan militer maupun sipil merupakan dasar–dasar fundamental bagi pembaharuan bagi disetiap ruang lingkup kerja bagi insane profesi maupun non profesi guna mencapai hasil kerja yang maksimal.

3. Dinas jaga

Sulistijo (2002:63), peraturan VIII tentang organisasi arloji dan prinsip-prinsip yang harus diikuti berbunyi: Badan menarik perhatian perusahaan, master, petugas teknik dan semua karyawan yang bertugas tentang persyaratan, prinsip, dan instruksi Kode STCW. yang harus dipatuhi untuk memastikan bahwa pengawasan tetap dilakukan pada semua kapal dalam perjalanan, sesuai dengan keadaan dan kondisi yang berlaku.

Tugas jaga adalah setiap periode 24 jam selama kegiatan pengawasan dilakukan dengan maksud untuk memastikan hal-hal yang berhubungan dengan pekerjaan ditangani dengan cara yang aman dan terjamin. Standar Standard Of Training Certification And Watchkeeping (STCW) mengatur bagaimana tugas jaga dilaksanakan oleh petugas jaga di atas kapal saat berada di laut atau saat sedang berlabuh.

Pekerjaan keamanan yang dilakukan di atas kapal atau di pelabuhan untuk menghasilkan situasi dan pengaturan yang aman dan terkendali disebut sebagai layanan keamanan dalam sumber di atas. Maksud dan tujuan dilaksanakannya dinas jaga adalah :

- a. Menjaga lingkungan, kargo, penumpang, dan kapal tetap aman, terlindungi, dan teratur.
- b. Menerapkan/mematuhi peraturan dan ketentuan yang berlaku (nasional/internasional).
- c. Melaksanakan perintah/instruksi dari perusahaan maupun nakhoda (tertulis lisan) atau *Master Standing Order*.

Branch (1995:114) menganggap bahwa langkah-langkah keamanan untuk mencegah atau mengurangi pencurian atau bahaya terkait keamanan lainnya menjadi tanggung jawab layanan keamanan di setiap pelabuhan, pelabuhan peti kemas, dermaga peti kemas, atau lokasi lain. Selain itu, dinas jaga kapal juga dipahami sebagai orang atau tenaga jaga yang melakukan tugas jaga dan bertanggung jawab atas kelancaran operasional kapal.

Pelayanan meliputi segala sesuatu yang dilakukan seseorang pada saat melakukan tugas pekerjaannya atau bekerja. Jaga bertanggung jawab atas keamanan piket atau penjaga. Sementara itu, Winardi (2009) mengklaim bahwa kinerja pelayanan keamanan oleh petugas jaga saat sedang berlayar di atas kapal atau kapal yang berlabuh telah diatur sesuai dengan tugas dan tanggung.

Ada juga penjelasan dinas jaga dari IMO (2011) yang menjelaskan bahwa *The watchkeeping officer has complete information about the locations and functions of all the safety and navigational aids on the vessel. The watchkeeping officer is responsible for the safe navigation of the vessel, under the general instructions of the master, as for preventing the collisions and running aground. These watch keeper are also responsible for performance of the operations in a manner not jeopardizing the persons, vessel, cargo and the port in their port watches as well protecting the marine and surrounding environment.* Yang dapat diartikan bahwa dinas jaga memiliki informasi lengkap tentang lokasi dan fungsi semua alat bantu keselamatan dan navigasi di kapal. Dinas jaga bertanggung jawab atas navigasi kapal yang aman, di bawah instruksi umum nakhoda, seperti untuk mencegah tabrakan dan kandas. Dinas jaga juga bertanggung jawab atas pelaksanaan operasi dengan cara yang tidak membahayakan orang, kapal, kargo, dan pelabuhan dalam pengawasan pelabuhannya serta melindungi laut dan lingkungan sekitarnya.

Informasi dari STCW 1978 amandemen STCW 1995 BAB VIII section A tentang standar tugas dinas jaga yaitu:

- a. Setiap orang yang dipekerjakan sebagai perwira atau bawahan dinas jaga diberi waktu istirahat sekurang-kurangnya 10 jam setiap 24 jam/1 hari.
- b. Waktu istirahat ini dapat dibagi menjadi maksimal dua periode, salah satunya minimal 6 jam.
- c. Waktu istirahat dapat tidak dilaksanakan dalam situasi darurat atau pelatihan atau karena keadaan operasional yang mendesak.

- d. Waktu istirahat 10 jam dapat dikurangi menjadi minimal 6 jam berturut-turut, dengan ketentuan pengurangan tidak melebihi dua hari dan waktu istirahat harus minimal 70 jam selama 7 hari.
- e. Jadwal jaga ditempatkan pada tempat-tepat yang mudah terlihat.

Informasi yang di dapat dari *International Maritime Organization Publication* (2011: 264), Saat melakukan pekerjaan jaga pelabuhan, prosedur jaga pelabuhan harus diikuti sebagaimana diatur dalam *Standart Trainning Certification and Watch Keeping (STCW)* amandemen 2010 bagian 5 tentang tugas jaga di pelabuhan:

- a. Umum

Saat menambatkan kapal dengan aman dengan jangkar diturunkan dalam kondisi pelabuhan normal, nakhoda harus mengatur dengan baik dan melakukan tugas jaga secara efektif untuk memastikan keselamatan. Persyaratan khusus mungkin diperlukan untuk sistem propulsi khusus atau peralatan tambahan di kapal dan untuk kapal yang mengangkut bahan berbahaya, beracun dan mudah terbakar atau muatan khusus.

- b. Rencana Tugas Jaga

Rencana untuk penjagaan dek ketika kapal di pelabuhan seharusnya dilaksanakan setiap waktu dengan cukup memadai untuk :

- 1) Menjamin keselamatan hidup, kapal, pelabuhan, dan lingkungan, dan pelaksanaan yang aman untuk semua mesin yang terkait untuk kegiatan operasi muatan.
 - 2) Peraturan internasional, nasional dan peraturan lokal.
- c. Master harus mengukur porsi dan waktu jaga dek berdasarkan kondisi tambatan, jenis kapal dan jenis tugas.
 - d. Jika Nakhoda menganggap perlu, seorang Perwira yang memenuhi syarat seharusnya diperintah untuk jaga dek.
 - e. Keperluan perlengkapan seharusnya disusun secara rapi untuk menghasilkan tugas jaga yang tepat.

Dengan dilaksanakannya dinas jaga juga harus mematuhi SOP (*Standart operating procedur*) yang mengharuskan petugas jaga menggunakan perlengkapan seperti menggunakan baju *warepack*, *safety shoes*, *safety helmet*, membawa sarung tangan jika diperlukan, *safety glass*, atau *sunglass* jika diperlukan, dan juga masker jika diperlukan. Secara umum pengaturan jam tugas jaga di kapal dilaksanakan sebagai berikut:

- a. Jam 00.00-04.00 Jaga Mualim II
- b. Jam 04.00-08.00 Jaga Mualim I
- c. Jam 08.00-12.00 Jaga Mualim III
- d. Jam 12.00-16.00 Jaga Mualim II
- e. Jam 16.00-20.00 Jaga Mualim I
- f. Jam 20.00-00.00 Jaga Mualim III

4. Dinas jaga Pelabuhan

Dari pendapat mohit (2019) mengungkapkan bahwa kegiatan utama yang terlibat selama operasi pelabuhan adalah dinas jaga saat bongkar muat kargo, orang-orang otoritas pelabuhan datang ke atas kapal untuk formalitas, dan mengamankan atau menstabilkan kapal sesuai prosedur bongkar muat kargo. Prosedur dinas jaga pelabuhan menyangkut beberapa aspek yang harus diperhatikan yaitu :

- a. Berkeliling untuk memeriksa kapal pada waktu yang disesuaikan.
- b. Memeriksa kondisi dan pengamanan *gangway*, rantai jangkar dan tambatan, terutama pada saat pergantian pasang surut dan pada tempat berlabuh yang memiliki tanjakan dan turunan yang besar; ini untuk memastikan bahwa mereka dalam kondisi kerja normal.
- c. Memeriksa *draft*, *under-keel clearance* dan keadaan umum kapal, untuk menghindari listing atau trim yang berbahaya selama penanganan muatan atau *ballast*.
- d. Memeriksa cuaca dan kondisi laut.

- e. mematuhi semua peraturan tentang keselamatan dan proteksi kebakaran.
- f. Memeriksa ketinggian air di lambung kapal dan tangki.
- g. Mengetahui kondisi semua orang di atas kapal dan lokasinya, terutama yang berada di tempat terpencil atau tertutup harus dijaga.
- h. Tunjukkan dan bunyikan semua lampu dan sinyal, jika perlu dan sesuai.
- i. Dalam cuaca buruk atau menerima peringatan badai, ambil tindakan yang diperlukan untuk melindungi kapal, orang-orang di kapal, dan muatan. Mengambil setiap tindakan pencegahan untuk mencegah pencemaran lingkungan laut oleh operasi kapal.
- j. Dalam keadaan darurat yang mengancam keselamatan kapal, nyalakan alarm, beri tahu nakhoda, ambil semua tindakan yang mungkin untuk mencegah kerusakan pada kapal, muatannya dan orang-orang di dalamnya, dan, jika perlu, minta bantuan dari otoritas pantai atau kapal lain.
- k. Waspada kondisi stabilitas kapal sehingga, jika terjadi kebakaran, otoritas pemadam kebakaran pantai dapat diberi tahu perkiraan jumlah air yang dapat dipompa ke kapal tanpa membahayakan kapal.
- l. Tawarkan bantuan kepada kapal atau orang yang mengalami kesulitan.
- m. Lakukan tindakan pencegahan yang diperlukan untuk mencegah kecelakaan atau kerusakan saat baling-baling akan diputar.
- n. Masukkan dalam buku log yang sesuai semua kejadian penting yang mempengaruhi kapal

5. Pelabuhan

Menurut penjelasan dari Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Triatmodjo (1992) juga berpendapat tentang pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya. Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, 9 maupun untuk kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

6. Perwira jaga pelabuhan

Menurut STCW 1978, perwira jaga adalah orang yang bertanggung jawab atas keselamatan kerja jaga selama bertugas bilamana perwira jaga harus berada di anjungan atau di tempat yang langsung berhubungan dengannya. Tugas perwira jaga pelabuhan yaitu :

Perwira jaga yang dimaksud adalah perwira jaga bagian deck. Ada 3 (tiga) orang petugas jaga yang bertugas melakukan tugas jaga sesuai dengan jam jaga masing-masing, terutama pada saat kapal berada di pelabuhan. Mengingat komitmen muatim syahbandar di atas kapal. Adapun tugas perwira dek jaga pelabuhan di atas kapal sebagai berikut :

Perwira penanggung jawab harus selalu berada di atas kapal, mendapat bantuan dari juru mudi atau panjarwala dalam menjalankan tanggung jawabnya, dan sewaktu-waktu harus berpatroli di daerah tersebut.

- a) Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:
 - 1) menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
 - 2) menjalankan perintah nahkoda antara lain: standing order, tingkat order yang sifatnya umum atau khusus.
 - 3) menjalankan perintah / ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan yang berlaku.
- b) Petugas jaga di pelabuhan terdiri dari: perwira tugas jaga dibantu oleh jurumudi dan panjarwala / kelasi jaga dan selalu berada di kapal.
 - 1) Memimpin mengkoordinir regu jaga;

- 2) Menjaga keamanan terhadap: pencurian, kebakaran, pencemaran, kerusakan, kecelakaan, kapal hanyut, kapal kandas dan sebagainya;
 - 3) Menjalankan peraturan dan ketentuan yang berlaku;
 - 4) Melaksanakan perintah instruksi perusahaan maupun dari nahkoda (*Standing order, bridge order, dll*)
 - 5) Melapor kepada nahkoda apabila terjadi hal-hal yang luar biasa (*ragu_ragu*).
 - 6) Mampu melaksanakan tugas jaga pada saat kapal sedang berlabuh jangkar, sandar di dermaga, terkepil pada pelampung kepil, berolah gerak, bongkar muat dan menerima / menurunkan pandu.
 - 7) Mengambil tindakan yang cepat dan tepat bila situasi mengharuskan untuk mengamankan kapal.
- c) Pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan.
- 1) Kapal sedang berlabuh jangkar
 - 2) Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal terkepil pada pelampung kepil.
 - 3) Kapal sedang berolah gerak:
 - tiba di pelabuhan
 - berangkat dari pelabuhan
 - 4) Kapal sedang melakukan bongkar muat.
 - 5) Kapal sedang menerima / menurunkan pandu.

7. Nahkoda

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Nahkoda adalah perwira laut yg memegang komando tertinggi di atas kapal niaga/kapten kapal. Menurut Pasal 1 angka 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Nahkoda adalah salah seorang dari awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

8. Anak buah kapal (ABK).

ABK (Anak Buah Kapal) yang dimaksud dalam hal ini adalah ABK bagian dek, meliputi 1 orang *boatswain* (bosun), 3 jurumudi, 1 kelasi, dan 1 kadet. Anak buah kapal didefinisikan sebagai mereka yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator untuk melakukan tanggung jawab di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang disebutkan dalam buku siji, menurut Pasal 1 Ayat 40 UU Pelayaran.

9. Definisi bongkar muat

Bongkar adalah suatu kegiatan pelayaran memuat atau membongkar suatu muatan dari dermaga, tongkang, truk ke dalam palka atau geladak, dengan menggunakan derek dan katrol kapal maupun darat atau dengan alat bongkar lain, dimana barang yang dipindahkan dari dan ke atas kapal. Istopo (1999:170), yang meliputi bongkar muat, adalah penempatan atau pemindahan muatan dari pantai ke kapal atau sebaliknya, pemindahan muatan dari kapal ke pelabuhan tujuan.

Selain bongkar muat ada yang perlu diperhatikan adalah *Cargo handling by Immer (1984) chapter 4 cargo handling has to be considered as a part of the larger picture of international shipping and trade. This, in turn, has an impact upon the balance of trade between nation and thus affect the economic health of the nation itself. The effectiveness of the cargo handling capabilities of a country can have a strong effect on every worker and every company.* Yang diartikan bab 4 penanganan kargo harus dianggap sebagai bagian dari gambaran yang

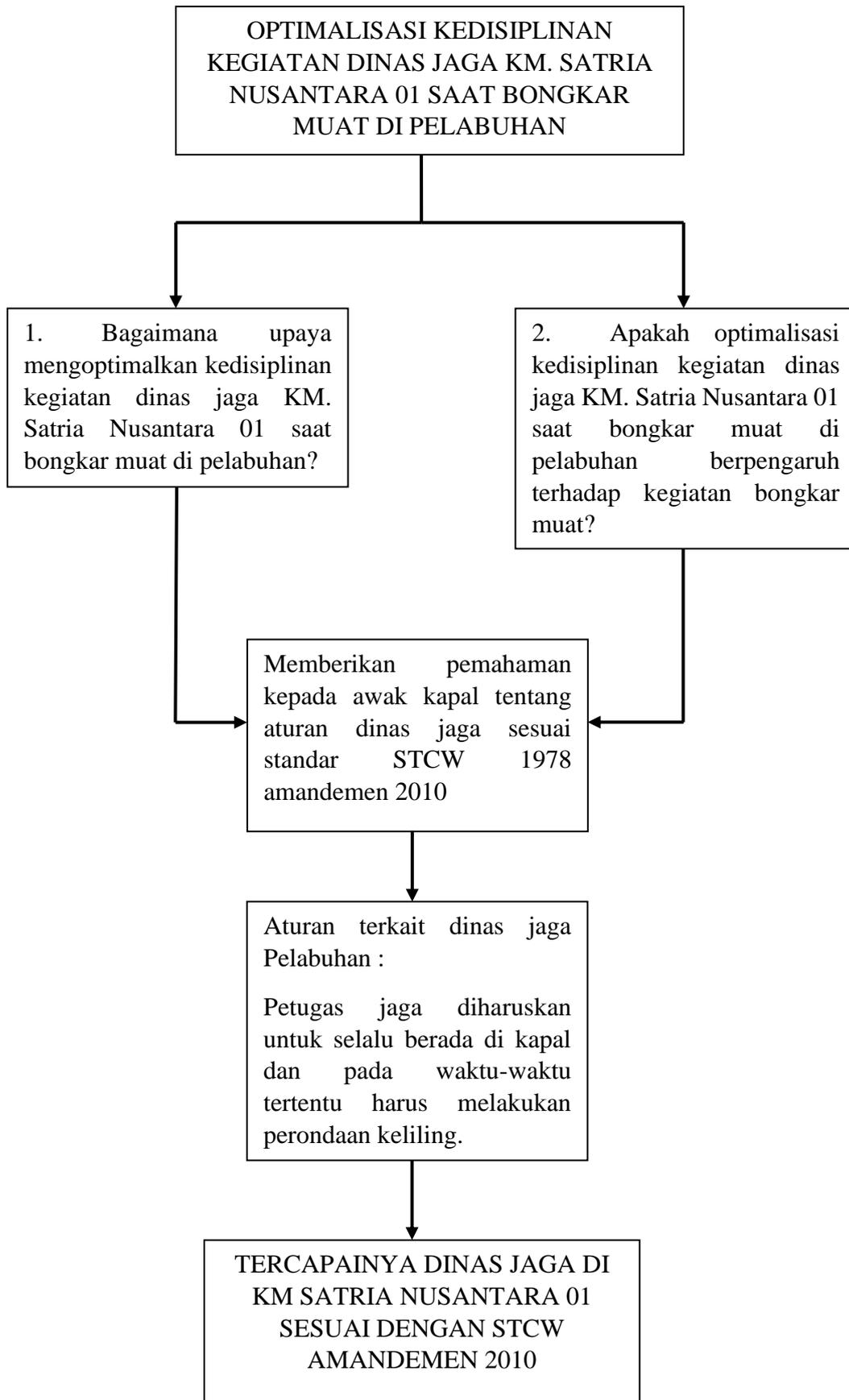
lebih besar dari pelayaran dan perdagangan internasional. Hal ini pada gilirannya berdampak pada neraca perdagangan antar negara dan dengan demikian mempengaruhi kesehatan ekonomi negara itu sendiri. Efektivitas kemampuan penanganan kargo suatu negara dapat berdampak kuat pada setiap pekerja dan setiap perusahaan. Penanganan muatan pendapat dari Martopo, A. & Soegiyanto. (2000:07) dalam bukunya "Penanganan Muatan" menjelaskan penanganan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan kapal, sedemikian rupa agar terwujud lima prinsip pemuatan yang baik.

10. Tujuan dinas jaga

Tujuan dinas jaga dari pendapat Manikome (2012) mengemukakan dalam serial buku pelaut berarti melakukan penjagaan dengan cermat, awas, waspada, dengan bertujuan agar pada saat melakukan pelayaran dapat sampai di tempat tujuan dengan selamat, dan tepat waktu sesuai waktu yang telah direncanakan dengan proses pengawasan yang cermat, awas, waspada, agar tidak ada hal yang tidak diinginkan terjadi pada saat melakukan pelayaran.

Hasil penelitian pada korban akibat tubrukan di laut kandas dan sebagainya, sering terungkap bahwa faktor penyebab utamanya adalah kegagalan untuk memelihara suatu tugas bernavigasi yang memadai dan kebugaran dan kesehatan dari perwira dek, dan ABK dek pada saat tugas jaga.

C. KERANGKA PIKIR



BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Metode yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif sebagai metode penelitian yang menggunakan informasi deskriptif berupa bahasa lisan atau tulisan dari individu dan pelaku yang diamati. Kemudian dikaitkan dengan prinsip berpikir yang digunakan dalam penelitian. Data yang dikumpulkan dalam survei kemudian diinterpretasikan.

dengan pendekatan masalah observasi analisis, dimana dilakukan observasi yang terjadi selama kegiatan operasional kapal yang menjadi objek penelitian. Pendekatan ini dimulai dengan melakukan analisa terhadap kegiatan-kegiatan apa saja yang berhubungan dengan pelaksanaan kegiatan dinas jaga saat bongkar muat di pelabuhan tempat peneliti melaksanakan praktek laut.

Sugiyono (2009:15) mengungkapkan definisi pendekatan penelitian kualitatif, berdasarkan filosofi post-positivis, yang digunakan peneliti untuk mempelajari keadaan objek alam primer (bukan eksperimen). Sarana meliputi pengambilan sampel data yang ditargetkan dari sumber data. Metode survei menggunakan triangulasi (kombinasi), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan temuan kualitatif berarti bukan generalisasi.

B. TEMPAT / LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

1. Tempat penelitian

Peneliti melaksanakan penelitian saat (PRALA) Praktek Laut diatas kapal KM. Satria Nusantara 01 milik perusahaan pelayaran PT. Citra Baru Adinusantara yang beralamat di Jl.Kalimas Baru no 140-144 pada saat Kapal sandar di pelabuhan, Pelabuhan tempat penelitian pelabuhan Mirah Surabaya.

2. Waktu penelitian

Peneliti melakukan Praktek Laut (PRALA) di atas kapal, dan waktu yang dibutuhkan untuk menyelesaikan penelitian yaitu selama 1 tahun dimana peneliti melakukan praktek pelayaran, menjadi periode dan lokasi pelaksanaan penelitian ini.

C. SUMBER DATA / SUBYEK PENELITIAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam penyusunan skripsi ini, peneliti menggunakan metode yang dapat menggambarkan tentang permasalahan yang dihadapi dalam usaha sosialisasi *STCW (Standard of Training Certification and Watchkeeping for seafarers)* dalam menunjang pengoperasian kerja di kapal KM. Satria Nusantara 01 milik perusahaan PT. Citra Baru Adinusantara. Sumber data dalam penelitian ini adalah subjek dari mana data diperoleh Musfiqon (2012:115). Untuk memperoleh data sehubungan dengan masalah yang akan peneliti teliti. Perlunya sumber data yang akan memberikan informasi diantaranya yaitu:

1. Metode observasi

Wiratna (2002:125) Kemampuan penyelidik yang terkait dengan motivasi bawah sadar, keyakinan, perhatian, tindakan, kebiasaan, dll. Dioptimalkan dengan observasi atau observasi. Melalui pengamatan, peneliti dapat melihat dunia melalui mata orang yang mereka pelajari, mengalami masa kini, memahami fenomena yang mereka pelajari, dan memahami topik berdasarkan keyakinan dan sudut pandang periode tersebut.

Selama peneliti melakukan studi mereka ketika kapal ditambatkan di pelabuhan, metodologi mereka untuk menyusun tesis ini didasarkan pada pengalaman langsung. sehingga peneliti dapat melihat dan mengalami secara pribadi masalah-masalah yang memerlukan perhatian khusus serta tantangan apa pun yang dapat muncul saat menerapkan layanan penjaga yang tidak mematuhi aturan atau proses yang sudah ada.

2. Metode wawancara

Moleong (2002:135) Wawancara adalah sebuah wacana yang memiliki tujuan yang jelas. Narasumber yang mengajukan pertanyaan dan narasumber yang memberikan jawaban melakukan wawancara bersama.

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Berdasarkan dari pendapat Moleong mengungkapkan (2002:103) Gagasan mendasar di balik analisis data memantau keadaan penelitian, waktu pelaksanaan, tujuan dan sasaran, serta analisis data. Selanjutnya dari Patton mengungkapkan pendapatnya (1980:268) analisis data adalah proses mengklasifikasikan, mengkategorikan, dan mengatur urutan data menurut pola dasar. Dengan menempatkan nilai tinggi pada analisis, menjelaskan pola deskriptif, dan mencari hubungan antar aspek deskripsi, menjauhkannya dari interpretasi.

Untuk menemukan solusi atas masalah ini, metode deskriptif digunakan dalam analisis data untuk penelitian observasional, yang melibatkan pemberian gambaran umum tentang kejadian aktual di Bumi dan membandingkannya dengan hipotesis yang diterima.

Peneliti mengetahui bahwa beberapa faktor, antara lain kurangnya pemahaman ABK tentang prosedur tugas jaga yang baik di bagian geladak dan kurangnya tanggung jawab petugas dan juru mudi jaga saat melakukan tugas jaga di pelabuhan, berkontribusi pada pelaksanaan tugas jaga. jasa jaga yang tidak sesuai dengan peraturan yang sebelumnya diatur dalam STCW 1978.