

**UPAYA MEMAKSIMALKAN DINAS JAGA PELABUHAN DI
KM. KENDHAGA NUSANTARA 8 GUNA KELANCARAN
PROSES BONGKAR MUAT**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV

TB FAJAR AKBAR AZHARI

NIT. 07.19.021.1.01

PROGRAM STUDI

TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2023

**UPAYA MEMAKSIMALKAN DINAS JAGA PELABUHAN DI
KM. KENDHAGA NUSANTARA 8 GUNA KELANCARAN
PROSES BONGKAR MUAT**



Disusun sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan

Program Pendidikan Diploma IV

TB FAJAR AKBAR AZHARI

NIT. 07.19.021.1.01

PROGRAM STUDI

TEKNOLOGI REKAYASA OPERASI KAPAL

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN

POLITEKNIK PELAYARAN SURABAYA

TAHUN 2023

PERNYATAAN KEASLIAN KIT

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : TB Fajar Akbar Azhari

Nomor Induk Taruna : 07 19 021 1 01

Program Studi : Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Menyatakan bahwa Karya Ilmiah yang saya tulis dengan judul :

UPAYA MEMAKSIMALKAN DINAS JAGA DI KM. KENDHAGA NUSANTARA 8 GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada DALAM KIT tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pertanyaan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan ole Politeknik Pelayaran Surabaya.

Surabaya,

TB Fajar Akbar Azhari

**PERSETUJUAN SEMINAR
KARYA ILMIAH TERAPAN**

Judul : **UPAYA MEMAKSIMALKAN DINAS JAGA
PELABUHAN DI KM. KENDHAGA NUSANTARA 8
GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT**

Nama Taruna : TB FAJAR AKBAR AZHARI

NIT : 07.19.021.1.01

Program Studi : Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal

Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diseminarkan

SURABAYA,

Menyetujui

Pembimbing I



Dr. Arleiny, S.Si.T., M.M., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 198206092010122002

Pembimbing II



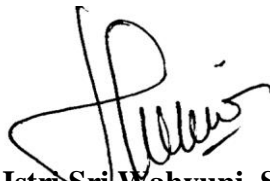
Antony Damanik, S.E

Pembina (IV/a)

NIP. 197509111997031005

Mengetahui

Ketua Jurusan Studi Nautika
Politeknik Pelayaran Surabaya



Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 197812172005022001

**UPAYA MEMAKSIMALKAN DINAS JAGA PELABUHAN DI KM.
KENDHAGA NUSANTARA 8 GUNA KELANCARAN PROSES
BONGKAR MUAT**

Disusun dan Diajukan Oleh :

TB FAJAR AKBAR AZHARI

NIT. 07.19.021.1.01

Ahli Nautika Tingkat III

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Karya Ilmiah Terapan

Pada tanggal, 4 Agustus 2023

Menyetujui :

Penguji I



Dr.A.A Ngurah A Dwi Putra Y,
S.Si.T.,M.Pd
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 198302262010121003

Penguji II



Dr.Arleiny, S.Si.T.,M.M.,M.Mar
Penata Tk.I (III/d)
NIP.198206092010122002

Penguji III



Antony Damanik, S.E
Pembina (IV/a)
NIP.197509111997031005

Mengetahui :

Ketua Jurusan Studi Nautika
Politeknik Pelayaran Surabaya



(Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Sda)
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 197812172005022001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat, taufik serta hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan dengan judul:

UPAYA MEMAKSIMALKAN DINAS JAGA PELABUHAN DI KM. KENDHAGA NUSANTARA 8 GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT

Dalam penyelesaian penulisan Karya Ilmiah Terapan ini penulis mengalami banyak sekali kesulitan dan hambatan, tetapi berkat bantuan dan dorongan dari para pembimbing penulisan Karya Ilmiah Terapan ini dapat terselesaikan. Untuk itu penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Heru Widada, M.M. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Pelayaran SurBabaya.
2. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Adm. SDA selaku Kepala Jurusan Nautika yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Pelayaran Surabaya.
3. Bapak Dr. Anak Agung Ngurah Ade Dwi Putra Yuda, S.Si.T.,M.Pd selaku penguji 1 saya yang telah memberikan kemudahan dan memberikan pengetahuan dalam membuat karya ilmiah ini.
4. Ibu Dr.Arleiny, S.Si.T.,M.M.,M.Mar. selaku pembimbing I yang telah memberi kemudahan dan memfasilitasi dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini.
5. Bapak Antony Damanik,S.E. selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktunya dan dengan sabar memberikan dukungan, semangat serta bimbingan dalam menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini.
6. Kedua orang tua Bpk. TB Moch Azhari dan Renny Astuti yang telah memberikan dukungan, motivasi dan semangat dalam menyelesaikan proposal ini.
7. Untuk Ifa Syaafiyah tercinta yang telah membantu saya dan menemani saya dari awal skripsi ini dibuat dan disusun.

8. Untuk Alpha Eka Nurdien teman saya yang meminjamkan laptop agar saya bisa membuat karya ilmiah ini

9. Untuk diri sendiri terima kasih telah berjuang dan akan terus begitu.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan Karya Ilmiah Terapan ini masih banyak kekurangan, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membangun untuk penyempurnaan Karya Ilmiah Terapan ini kedepannya. Akhir kata penulis berharap semoga Karya Ilmiah Terapan ini dapat bermanfaat

Surabaya,

TB Fajar Akbar Azhari

ABSTRAK

AZHARI, TB FAJAR AKBAR (2023), Upaya Memaksimalkan Dinas Jaga Pelabuhan di KM. Kendhaga Nusantara 8 Guna Kelancaran Proses Bongkar muat. Dibimbing oleh Ibu Arleiny dan Bapak Antony Damanik.

Dinas jaga merupakan salah satu bagian terpenting dalam bekerja di atas kapal, karena dinas jaga merupakan suatu kegiatan pengawasan selama 24 jam di atas kapal, yang tujuannya untuk menunjang kelancaran operasi pelayaran agar selamat selama alur pelayaran, yang di dalamnya meliputi antara lain kegiatan pengamatan kondisi sekeliling kapal. Penelitian akan lebih difokuskan terhadap kegiatan perwira jaga saat bongkar muat, kesalahan yang sering dilakukan saat dinas jaga pelabuhan, serta solusi untuk mengatasi permasalahan tersebut. Dalam penelitian ini akan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif agar mendapatkan hasil yang memuaskan.

Penelitian ini dilaksanakan pada masa prala di kapal KM.Kendhaga Nusantara 8. Data primer diperoleh secara langsung dari kejadian yang terjadi diatas kapal KM.Kendhaga Nusantara 8. Data sekunder diperoleh dari data yang sudah ada serta wawancara langsung terhadap perwira kapal serta anak buah kapal dan membaca hasil kegiatan dan kejadian yang pernah terjadi diatas kapal.

Dalam analisis ini akan menjelaskan bahwa dalam proses dinas jaga pelabuhan apakah sesuai dengan STCW 1978 Amandemen 2010 serta fakta yang terjadi diatas kapal agar dapat diketahui tingkat resiko jika kurangnya kinerja ABK saat dinas jaga di pelabuhan.

Kata kunci : Upaya, Dinas Jaga Pelabuhan, Bongkar Muat

ABSTRACT

AZHARI, TB FAJAR AKBAR (2023), Efforts To Maximize the Watchkeeping On the Port at KM.Kendhaga Nusantara 8 For The Smooth Loading and Unloading Process. Supervised by Mrs. Arleiny and Mr. Antony Damanik.

The watchkeeping is one of the most important parts of working on board the ship, because the watchkeeping is a 24-hour surveillance activity on board the ship, the purpose of which is to support the smooth operation of the voyage to be safe during the shipping channel, which includes, among others, observation of the surrounding conditions of the ship. Research will focus more on the activities of duty officers during loading and unloading, mistakes that are often made during watchkeeping on the port, as well as solutions to overcome these problems. In this study, qualitative descriptive research methods will be used to get satisfactory results.

This research was carried out during the practic period on the KM. Kendhaga Nusantara 8. Primary data is obtained directly from events that occur on board the KM. Kendhaga Nusantara 8. Secondary data is obtained from existing data as well as direct interviews of ship officers and crew and reading the results of activities and events that have occurred on board.

In this analysis, it will be explained that in the process of the port guard service whether it is in accordance with the STCW 1978 Amendment 2010 as well as the facts that occur on board the ship so that the level of risk can be known if the lack of performance of the crew during watchkeeping at the port.

Keyword : *Efforts, Watchkeeping, Loading*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN KIT.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR KARYA ILMIAH TERAPAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah.....	4
D. Tujuan Penelitian	5
E. Manfaat Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Review Penelitian Sebelumnya	7
B. Landasan Teori.....	11
C. Kerangka Berfikir.....	27
BAB III METODE PENELITIAN	26
A. Jenis Penelitian	26
B. Tempat/Lokasi dan Waktu Penelitian	27
C. Teknik dan Metode Penelitian	28
D. Teknik Analisis Data.....	31
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	34
A. Gambaran Umum dan Lokasi Penelitian.....	34
B. Hasil Penelitian	36
C. Pembahasan	48

BAB V PENUTUP	55
A. Simpulan.....	55
B. Saran.....	56
DAFTAR PUSTAKA	58
LAMPIRAN	59

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya	7
Tabel 4. 1 Penilaian Perwira Jaga	37
Tabel 4. 2 Penilaian Jurumudi Jaga.....	38

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Penulis Sedang Melakukan Dinas Jaga Harian.....	13
Gambar 2. 2 Mualim II Sedang Jaga Pelabuhan di Anjungan	15
Gambar 2. 3 ABK Mengecek Kondisi Tali Tambat.....	17
Gambar 2. 4 Kondisi Pelabuhan Saat Proses Bongkar Muat.....	19
Gambar 2. 5 ABK Mengawasi Kegiatan Bongkar Muat.....	21
Gambar 2. 6 Cargo Manifest Kapal	27
Gambar 3. 1 Ship Particular KM.Kendhaga Nusantara 8.....	27
Gambar 3. 2 Kapal KM.Kendhaga Nusantara 8 sandar di Pelabuhan Sorong.....	28
Gambar 3. 3 KM.Kendhaga Nusantara proses bongkar muat container	30
Gambar 4. 1 Perwira PT.PELNI tahun 1970	35
Gambar 4. 2 KM. Kendhaga Nusantara sedang berlabuh jangkar	36
Gambar 4. 3 Cadet Sedang Melakukan Dinas Jaga Pelabuhan.....	39
Gambar 4. 4 ABK melakukan dinas jaga saat bongkar muat	40
Gambar 4. 5 KM. Kendhaga Nusantara Melakukan Proses Bongkar Muat	45
Gambar 4. 6 Crew KM. Kendhaga Nusantara 8 Melakukan Safety Meeting.....	48
Gambar 4. 7 <i>Log Book</i> KM. Kendhaga Nusantara 8.....	50
Gambar 4. 8 ABK Mengencangkan Tali Tambat Yang Kendur.....	52
Gambar 4. 9 Mualim I Memonitor Penataan Muatan.....	53
Gambar 4. 10 <i>Seal Container</i> Yang Benar.....	54

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dinas jaga merupakan salah satu bagian terpenting dalam bekerja di atas kapal, karena dinas jaga merupakan suatu kegiatan pengawasan selama 24 jam di atas kapal, yang bertujuan untuk menunjang kelancaran operasi pelayaran agar selamat selama alur pelayaran, yang di dalamnya antara lain kegiatan pengamatan kondisi sekeliling kapal. Seperti yang kita ketahui bersama, kapal merupakan sarana transportasi laut yang sangat dibutuhkan untuk membantu kelancaran pengangkutan barang, proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain yang dapat di lakukan dengan menggunakan berbagai moda transportasi yang mendukung proses distribusi, baik melalui darat, udara maupun laut.

Negara Indonesia ialah negara berbasis kepulauan yang menghubungkan pulau satu dengan yang lainnya. Oleh sebab itu, sarana angkutan laut menjadi pilihan utama dalam pendistribusian barang. Angkutan laut digunakan sebagai sarana yang utama karena dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang minim di bandingkan dengan jenis angkutan yang lain. Pada dasarnya angkutan laut mengandalkan penanganan muatan yang efektif dan juga efisien.

Agar hal tersebut dapat terlaksanakan dengan tepat di butuhkan ilmu yang baik dan benar tentang prinsip-prinsip pemuatan barang, seperti

perawatan kapal, melindungi muatan, keselamatan awak kapal, memperkecil *BROKEN STOWGE(BS)* dan melakukan operasi bongkar muat yang efisien.

Tujuan dilaksanakannya dinas jaga ialah untuk memastikan ketertiban, keamanan, kebersihan kapal, muatan, penumpang, dan lingkungan sekitar tetap aman serta melaksanakan perintah sesuai prosedur.

Dinas jaga pelabuhan di kapal dilakukan ketika kapal sedang sandar di dermaga, berlabuh jangkar, olah gerak saat kapal tolak dari pelabuhan maupun tiba di pelabuhan, saat proses bongkar muat dan menaikkan / menurunkan pandu.

Jaga pelabuhan diharapkan dapat melancarkan proses kegiatan di atas kapal dan juga dapat menjaga keamanan di atas kapal, sehingga tidak menimbulkan kerugian bagi perusahaan , anak buah kapal, maupun kapal itu sendiri.

Sesuai dengan *ISPS CODE*, aturan dinas jaga pelabuhan harus di terapkan oleh perwira jaga dan dibantu oleh anak buah kapal yang jaga pada jam itu. Faktor terbesar terjadinya kerusakan muatan dan *Over Stowage* ialah kesalahan manusia, menurut analisa *Maritime Safety Committee*. Kesalahan manusia tidak lain menyangkut manajemen di atas kapal. Contohnya adalah perwira jaga melepas tanggung jawab tugas jaganya dan mengalihkan tugas jaganya ke perwira yang lainnya. Ada juga ABK yang meninggalkan kewajiban tugas jaga tanpa seizin perwira jaga. Hal seperti ini akan berdampak serius antara lain, *Stowage Plan* yang tidak sesuai, mengabaikan prinsip-prinsip pemuatan dan banyak risiko besar yang akan membawa kerugian bagi perusahaan pelayaran.

Oleh sebab itu diperlukan perwira kapal yang menghormati sekaligus memahami tugas jaga di pelabuhan. Sebagian perwira kapal masih meremehkan tanggung jawab tersebut.

Selama penulis melakukan penelitian di atas kapal, penulis menemukan adanya permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan dinas jaga di pelabuhan sehingga menghasilkan kerugian bagi perusahaan maupun kerugian di atas kapal.

Seperti yang terjadi di KM. Kendhaga Nusantara 8 pada tanggal 29 Oktober 2019, tali *head line* putus dikarenakan tegangan terlalu kencang saat kapal sedang proses bongkar muat kontainer, cuaca sedang kurang bersahabat dengan kondisi laut *slight sea*, kurangnya tanggung jawab perwira jaga dan anak buah kapal menjadi penyebabnya.

Kelalaian saat dinas jaga kembali terulang saat kapal sedang sandar di Pelabuhan Badas, pada tanggal 03 Desember 2019. Adanya kehilangan peralatan cat di *store cat* bosun, kelalaian disebabkan perwira jaga maupun anak buah kapal tidak menuliskan identitas pengunjung di *visitor log book*.

Berdasarkan pertimbangan tersebut dan mengingat pentingnya latar belakang di atas, penulis tertarik untuk mengambil dengan judul “ **UPAYA MEMAKSIMALKAN TUGAS JAGA PELABUHAN DI KM. KENDHAGA NUSANTARA 8 GUNA KELANCARAN PROSES BONGKAR MUAT**”

B. Rumusan Masalah

Selama pelaksanaan praktek magang layar di kapal KM. Kendhaga Nusantara 8, kapal dengan jenis muatan kontainer ,maka dinas jaga pelabuhan harus dilaksanakan penuh tanggung jawab agar tidak merugikan perusahaan pelayaran dan menghindari resiko terjadinya bahaya. Berdasarkan beberapa uraian di atas, maka pokok permasalahan dalam judul ini adalah :

1. Bagaimana penerapan tugas jaga awak kapal di KM. Kendhaga Nusantara 8 ketika kapal sedang melakukan proses bongkar muat?
2. Dampak yang timbul akibat dari kelalaian perwira jaga pada saat kapal sedang melakukan bongkar muat.
3. Bagaimana penyelesaian dari dampak yang ditimbulkan pada setiap permasalahan tersebut?

C. Batasan Masalah

Agar tidak menyimpang dari pokok permasalahan maka penulis mengambil batasan masalah yang terjadi saat penulis melakukan magang praktek layar di KM.Kendhaga Nusantara 8 dari tanggal 15 Agustus 2021 sampai tanggal 25 Agustus 2022, pada hal-hal yang berkaitan dengan kegiatan perwira jaga saat bongkar muat, dan kesalahan yang sering dilakukan saat dinas jaga pelabuhan, serta solusi untuk mengatasi masalah tersebut.

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penulisan mengajukan KIT ini adalah untuk :

1. Untuk mengetahui bagaimana penerapan dinas jaga di pelabuhan bagi perwira dan juru mudi jaga ketika kondisi bongkar muat berlangsung.
2. Untuk mengetahui akibat yang dapat ditimbulkan oleh kelalaian perwira jaga dalam menjalankan tugas jaga
3. Untuk mencari dan mengetahui solusi untuk mengatasi semua permasalahan tersebut.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penyusunan karya ilmiah terapan ini, seperti yang dituliskan di bawah ini:

1. Manfaat teoritis adalah :

Manfaat Teoritis dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dan mengembangkan ilmu manajemen sumber daya manusia kedepannya, yaitu dengan menjelaskan Upaya Memaksimalkan Dinas Jaga Pelabuhan Untuk Kelancaran Proses Bongkar Muat.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak yang terlibat dalam penelitian, antara lain:

- a. Bagi Perusahaan

Bagi perusahaan untuk dijadikan masukan agar dapat memahami faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kerja di atas kapal dan sebagai upaya untuk meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan para awak kapal

dalam tugas jaga pelabuhan sehingga bisa meningkatkan kualitas kerja para awak kapal dan akan membawa kemajuan bagi perusahaan.

b. *Crew Kapal*

Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai saran atau masukan untuk meningkatkan rasa tanggung jawab pada dinas jaga diatas kapal

c. *Akademi*

Bagi sivitas akademi Politeknik Pelayaran Surabaya hasil penelitian ini diharapkan menjadi ide dan ilmu agar bisa menghasilkan sumber daya manusia yang handal dan terampil.

d. *Penulis*

Bagi penulis hasil penelitian ini sebagai tambahan ilmu pengetahuan dan meningkatkan wawasan sesuai dengan teori yang telah diperoleh sebelumnya dan dikaitkan dengan permasalahan yang ada

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Review Penelitian Sebelumnya

Adapun hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya, yang membahas tentang hal- hal penting dalam menjalankan Dinas Jaga di kapal. Berikut review penelitian terdahulu yang di kemukakan:

Tabel 2. 1 Review Penelitian Sebelumnya

NO	NAMA	JUDUL	HASIL PENELITIAN
1.	Anggoro Jati Pranoto (Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,2017)	Pengaruh Pelaksanaan Dinas Jaga Terhadap Keselamatan Crew kapal MT. Matindok Pada Saat Sandar Di Pelabuhan	Kesadaran akan tanggung jawab Petugas Jaga pada saat pelaksanaan dinas jaga di kapal belum memenuhi ketentuan yang berlaku, karena pada pelakasanaan Petugas Jaga belum melaksanakan sepenuhnya <i>standing order</i> yang telah dibuat oleh <i>Chief Officer</i> dan juga Petugas Jaga mengalami kejenuhan karena pembagian jaga yang belum merata.

2.	Miftah Arzaq Nawawi (Politeknik Pelayaran Semarang,2022)	Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Di Atas Kapal Terhadap Implementasi STCW 1978 Amandemen 2010	Pelaksanaan dinas jaga di MT. Pertomax telah berjalan cukup baik dan telah mengimplementasikan STCW 1978 Amandemen 2010 namun tidak dipungkiri masih ditemukan beberapa <i>crew</i> kapal yang menyepelkan tugas jaga dan kelalaian yang disebabkan <i>human error</i> salah satu contoh kejadian bahaya ialah adanya kebocoran pipa dan <i>ballast overflow</i> .
3.	Partono Suwadi (Stimart Amni Semarang,2013)	Hal – Hal Penting Dalam Melaksanakan Dinas Jaga di Kapal	Dinas jaga merupakan unsur yang penting dalam kegiatan di atas kapal guna terciptanya ketertiban, keamanan, baik dalam lingkup muatan, penumpang maupun lingkungan yang dapat meminimalisir

			<p>kerugian di kapal maupun kerugian pada manajemen kapal. Pada pelaksanaannya dinas jaga diharapkan dikerjakan secara optimal dan secara tanggung jawab penuh agar mengurangi kejadian bahaya yang dapat mengancam keselamatan jiwa dan materi.</p>
4.	Ahmad Joviawan (Akademi Maritim Cirebon,2023)	<p>Optimalisasi Pelaksanaan Dinas Jaga Laut dalam Mendukung Keamanan dan Kelancaran Pelayaran di KM. Bintang Utama</p>	<p>Pelaksanaan dinas jaga merupakan salah satu faktor pendukung dalam keselamatan pelayaran kapal. Oleh karena itu Nakhoda perlu melaksanakan <i>safety meeting</i> di atas kapal secara terjadwal guna membahas apa yang seharusnya dilakukan saat jaga dan yang tidak diperbolehkan</p>

			sehingga pelaksanaan dinas jaga berjalan secara optimal.
5.	Kholid Mawardi (Universitas Maritim AMNI,2021)	Pengaturan Pelaksanaan Dinas Jaga Di Kapal Sesuai STCW 1978 <i>As Amended</i> 2010	Pelaksanaan dinas jaga diatas kapal MT. Fortune Glory XLI yang kurang terlaksana secara optimal dan juga kurangnya implementasi STCW 1978 dan perubahannya, dikarenakan kurangnya waktu dalam beristirahat menyebabkan kelelahan pada <i>crew</i> dalam melaksanakan kerja, latihan <i>drill</i> maupun jaga itu sendiri. Diharapkan dengan bertambahnya waktu istirahat dapat mengurangi

			penyebab yang disebabkan <i>human error</i>
--	--	--	--

B. Landasan Teori

Pembahasan mengenai tugas dinas jaga pelabuhan saat proses bongkar muat perlu untuk diketahui dan dijelaskan beberapa teori-teori, definisi dan pembahasan lain serta pengertiannya yang penulis ambil dari beberapa referensi sumber pustaka yang berkaitan dengan pembahasan penelitian ini sehingga dapat menyempurnakan hasil penelitian ini.

1. Pengertian Upaya

Berdasarkan penelitian Arif, Kafailah. (2022) Upaya adalah usaha untuk meningkatkan keterampilan seseorang dan untuk memberikan dorongan motivasi agar memiliki rasa tanggung jawab pada diri sendiri maupun kepada orang lain di sekitarnya.

Adapun berdasarkan pemikiran dari Hasan Alwi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga, (Jakarta : Balai Pustaka, 2013), upaya adalah usaha; ikhtiar (untuk mencapai suatu maksud, memecahkan persoalan, mencari jalan keluar, dsb).

Dan berdasarkan penelitian dari Muhsin, Ali. (2017) Upaya atau usaha mempunyai arti yaitu ikhtisar untuk mencapai sesuatu yang hendak dicapai.

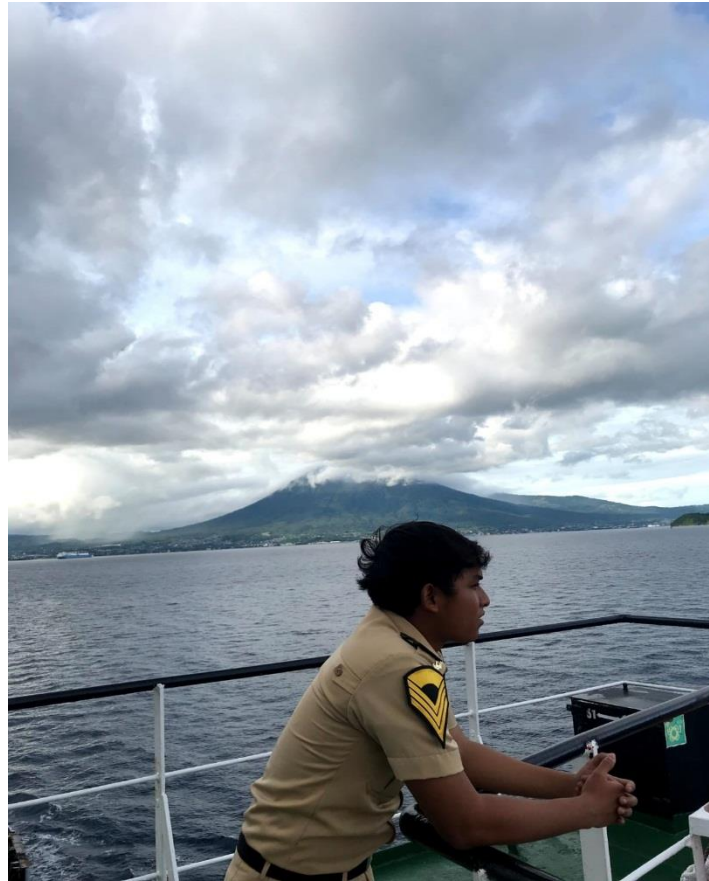
Berdasarkan pengertian diatas penulis menyimpulkan bahwa upaya ialah suatu tindakan yang dilakukan oleh seseorang untuk mencapai apa yang diinginkan dan merupakan aspek dinamis terhadap sesuatu, apabila seseorang melakukan hak dan kewajibannya sesuai dengan kedudukannya, maka seseorang tersebut dapat diartikan menjalankan suatu upaya.

2. Pengertian Dinas Jaga

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

Adapun dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014:188), Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas. Jaga (2014:376) adalah bangun, tidak tidur, berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, mengawasi, melindungi lingkungan sekitar.

Dari pengertian diatas penulis mengambil simpulan bahwa dinas jaga ialah tanggung jawab untuk mencegah atau mengurangi resiko dari pencurian ataupun kecelakaan, dan menciptakan kondisi yang aman terkendali.



Gambar 2. 1 Penulis Sedang Melakukan Dinas Jaga Harian

Sumber: Dokumentasi Pribadi Penulis

a. Dinas Jaga Harian

Sesuai dengan situasi normal saat kapal sandar di pelabuhan, untuk alasan keamanan Nakhoda harus mengatur dinas jaga yang memadai, efisien dan berkesinambungan, termasuk dinas jaga harian. Dinas jaga harian termasuk suatu tanggung jawab para awak kapal sesuai jabatannya. Berdasarkan penelitian Djoko Subandrijo (2007:88) “Dinas jaga harian meliputi tugas administrasi, perawatan ataupun operasional kapal dan tanggung jawab para personel”.

b. Dinas Jaga Laut

Dinas jaga laut menurut Branch (1995) dalam jurnal Widyaningsih, Upik dkk (2019), Dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau pelabuhan *container* atau dermaga *container* atau tempat-tempat lain untuk mencegah ataupun meminimalisir resiko dari penuciran atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.

Berdasarkan pemikiran diatas penulis mengemukakan bahwa dinas jaga laut berarti penjagaan dengan penuh kewaspadaan untuk mencegah segala sesuatu yang tidak diinginkan ketika melaksanakan dinas jaga laut dan harus mematuhi semua peraturan untuk mencegah tubrukan di laut. Sebagai tambahan perwira jaga maupun jurumudi jaga harus memastikan bahwa pengawasan dilakukan dalam keadaan sekitarnya aman untuk melakukan tugas-tugas tersebut.

c. Dinas Jaga Pelabuhan

Dinas jaga yang dimaksud diatas ialah dinas jaga *deck* yang dilakukan saat kapal sedang sandar di pelabuhan dan tidak diadakan jaga laut. Dinas jaga pelabuhan akan terlaksana dengan aman dan terkendali jika dipahami maksud dan tujuannya oleh seluruh awak kapal. Di kapal KM. Kendhaga Nusantara 8 pembagian dinas jaga pelabuhan telah diatur sesuai peraturan internasional yang dibuat oleh perusahaan. Adapun hal-hal yang berkaitan dengan jaga pelabuhan yaitu:

- 1) Jam jaga pelabuhan dimulai saat akhir jam kerja sampai dengan dimulainya jam kerja hari berikutnya

- 2) Perwira jaga berisikan 1 (satu) perwira jaga, 1 (satu) juru mudi serta biasanya dibantu 1 (satu) kadet *deck*.
- 3) Perwira jaga ataupun juru mudi jaga harus menulis semua kejadian penting yang ditemukan dalam buku harian kapal.
- 4) Menjalankan perintah nakhoda antara lain: *standing order*, tingkat order yang bersifat umum ataupun khusus.

Asas-asas dan panduan kerja perwira jaga di pelabuhan dalam melaksanakan tugasnya jika kapal berada di pelabuhan harus:

- 1) Menjamin keamanan kapal, muatan, pelabuhan maupun lingkungan dan keselamatan para anak buah kapal serta pengoperasian peralatan yang digunakan dalam penanganan muatan.
- 2) Menaati prosedur internasional, nasional maupun local.
- 3) Menjaga pekerjaan dan ketertiban yang normal di kapal.



Gambar 2. 2 Mualim II Sedang Jaga Pelabuhan di Anjungan

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis

d. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga Pelabuhan

Pewira jaga diharuskan untuk selalu berada di atas kapal di dalam pelaksanaan tugasnya di bantu oleh juru mudi dan harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan meliputi hal-hal sebagai berikut:

- 1) Disaat-saat tertentu melakukan ronda keliling guna menjaga keamanan kapal pada bagian-bagian kapal
- 2) Memperhatikan pasang surut air di Pelabuhan
- 3) Mengikuti peraturan pelabuhan seperti memasang bendera/semboyan yang sesuai prosedur, mencegah polusi udara/air serta menyalakan lampu penerangan akomodasi kapal.
- 4) *Gangway* atau tangga kapal dan tali tambat harus diperhatikan
- 5) Keselamatan dan keamanan proses bongkar muat ialah salah satu tanggung jawab perwira jaga
- 6) Memeriksa tali tambat jika kapal sedang dalam kondisi sandar di Pelabuhan.



Gambar 2. 3 ABK Mengecek Kondisi Tali Tambat

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis

3. Pelaksanaan Dinas Jaga

Menurut *International Maritime Organization Publication* (2011:264), ada prosedur-prosedur yang harus diperhatikan dalam pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan yang sudah diatur dalam *A-Standard Training Certification and Watch Keeping (STCW)* 2010 bagian 5 tentang tugas jaga di pelabuhan :

a. Prinsip Penerapan Untuk Semua Tugas Jaga.

Saat proses penambatan kapal yang aman atau saat penurunan jangkar dalam keadaan normal di pelabuhan, Nakhoda harus menyusun secara tepat terkait pelaksanaan tugas jaga yang efektif dengan tujuan menjaga keamanan dan keselamatan. Ketentuan atau persyaratan khusus dibutuhkan apabila sistem kapal khusus atau perlengkapan tambahan untuk kapal yang membawa muatan berbahaya, membahayakan, beracun maupun yang mudah terbakar.

b. Rencana Dinas Jaga

Rencana dinas jaga dek ketika kapal sandar di pelabuhan harus dilaksanakan setiap saat dengan waktu yang cukup memadai untuk :

1. Menjamin keselamatan hidup, kapal, pelabuhan, dan lingkungan, serta pelaksanaan yang aman untuk semua mesin yang terkait saat kegiatan pengoperasian muatan
2. Peraturan internasional, nasional dan peraturan lokal
3. Nakhoda harus memutuskan waktu jaga berdasarkan jenis kapal dan jenis tugas dek
4. Keperluan perlengkapan jaga yang disusun secara rapi untuk menghasilkan tugas jaga yang efektif dan tepat
5. Perwira yang memenuhi syarat diperintah untuk jaga dek.

c. Serah Terima Jaga

Menurut *International Maritime Organization (IMO)* dalam *International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (2011)*, perwira yang bertanggung jawab di dek atau mesin harus menyerahkan tugas jaga kepada perwira yang dapat melaksanakan tugas jaga tersebut dengan baik dalam sepengetahuan Nakhoda dan KKM. Penyerahan tugas jaga harus menjamin bahwa seluruh awak kapal dapat menjalankan tugas jaga secara efektif.

Saat penyerahan tugas jaga dek ataupun tugas jaga mesin yang penting sedang dilakukan pun harus dijaga oleh Perwira Jaga.

4. Pengertian Pelabuhan

Menurut Hananto Soewedo (2015) pelabuhan adalah tempat persinggahan kapal, yang mempunyai sarana dan fasilitas untuk melaksanakan kegiatan pelabuhan. Fungsi pelabuhan adalah tempat melaksanakan kegiatan bongkar muat.

Dengan penjelasan diatas penulis menyimpulkan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, maupun bongkar muat barang.



Gambar 2. 4 Kondisi Pelabuhan Saat Proses Bongkar Muat

Sumber : Dokumentasi Pribadi Penulis

5. Pengertian Kelancaran Proses

Menurut kamus terbaru Bahasa Indonesia (2011:405) di dalam buku KBN (2020) “Lancar adalah melaju dengan cepat atau bergerak maju dengan cepat”. Sedangkan “kelancaran adalah keadaan lancarnya (sesuatu) pembangunan sangat bergantung pada sarana, tenaga dan biaya yang tersedia

Berdasarkan pengertian diatas penulis menyimpulkan bahwa kelancaran proses ialah suatu keadaan yang tidak tersendat-sendat untuk mencapai suatu tujuan seseorang maupun kelompok.

6. Pengertian Bongkar Muat dan Penataan Muatan

a. Bongkar Muat

Menurut Hatta & Syamsuddin dalam Bakri (2020) menyebutkan bongkar muat di pelabuhan merupakan aktivitas pemindahan barang angkutan dari kapal atau tongkang ke atas platform dermaga atau sebaliknya.

b. Pengertian Penataan Muatan

Pengaturan dan teknik pemuatan di atas kapal merupakan salah satu kecakapan pelaut (*seaman ship*) yang mencakup berbagai macam aspek tentang bagaimana cara melakukan pemuatan di atas kapal, bagaimana cara melakukan perawatan muatan selama dalam pelayaran, dan bagaimana melakukan pembongkaran di pelabuhan tujuan.



Gambar 2. 5 ABK Mengawasi Kegiatan Bongkar Muat

Sumber: Dokumentasi Pribadi Penulis

Perlu disadari oleh semua awak kapal, bahwa perusahaan pelayaran adalah suatu perusahaan yang bergerak dalam bidang bisnis, yang bertujuan untuk mendapat keuntungan sebesar-besarnya. Hal ini dapat terwujud apabila perusahaan dapat menekan biaya sampai seminimal mungkin. *Stowage* atau penataan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu suatu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan di atas kapal sedemikian rupa agar terwujud 5 prinsip pemuatan yang baik, untuk itu para perwira kapal diuntut untuk memiliki pengetahuan yang memadai baik secara teori maupun praktek tentang jenis-jenis muatan, perencanaan muatan, penggunaan alat-alat pemuatan, dan ketentuan-ketentuan lain yang menyangkut masalah keselamatan kapal dan pemuatan.

Pada dasarnya yang perlu di perhatikan dalam menangani muatan di atas kapal adalah tahapan-tahapan penting dalam pemuatan dan pembongkaran. Untuk mendapatkan kegiatan yang diharapkan, para

mualim perlu memahami dan melaksanakan 5 prinsip pemuatan sebagai berikut:

1) Melindungi Awak Kapal Dan Buruh (*Safety Of Crew And Longshoreman*)

Yang dimaksud dengan melindungi awak kapal dan buruh adalah suatu upaya agar mereka selamat dalam melaksanakan kegiatan. Untuk itu perlu diperhatikan hal-hal berikut:

- a) Gunakan alat kerja secara benar, misal sepatu keselamatan, helm, pakaian kerja dan lain-lain.
- b) Memasang papan peringatan.
- c) Memerhatikan komando-komando keselamatan kerja.
- d) Jangan biarkan muatan terlalu lama menggantung di tali muat.
- e) Pada waktu kerja malam hari, pasang penerangan secara baik dan cukup.
- f) Bekerja secara tertib dan teratur mengikuti perintah.
- g) Mengadakan tindakan berjaga-jaga secara baik.
- h) Saat pembongkaran harus dijaga, jangan sampai muatan roboh mengenai buruh.

2) Melindungi Kapal (*To Protect The Ship*)

Yang di maksud dengan melindungi kapal adalah upaya agar kapal tetap selamat selama kegiatan bongkar muat maupun dalam pelayaran, misalnya menjaga stabilitas kapal, jangan memuat melebihi *deck load capacity*, memperhatikan SWL (*Safety Work Load*) peralatan bongkar muat, dan lain-lain.

3) Melindungi Muatan (*To Protect Cargo*)

Dalam peraturan perundang-undangan internasional dinyatakan bahwa perusahaan pelayaran atau pihak kapal (*carrier*) bertanggung jawab atas keselamatan dan keutuhan muatan sejak muatan itu dimuat sampai muatan itu dibongkar. Oleh karena itu pada waktu memuat, membongkar, dan selama dalam pelayaran muatan harus ditangani secara baik. Pada umumnya kerusakan muatan di kapal di sebabkan oleh:

- a. Pengaruh muatan lain yang berada dalam satu ruangan palka.
- b. Pengaruh air, misalnya terjadi kebocoran, keringat kapal, keringat muatan.
- c. Karena gesekan muatan dengan badan kapal.
- d. Penanganan muatan yang tidak baik pada saat proses bongkar muat.

4) Pemuatan Dan Pembongkaran Muatan Secara Cepat, Efisien, Dan Sistematis

Agar pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran dapat dilakukan secara cepat dan sistematis, maka sebelum kapal tiba di pelabuhan pertama (*first port*) di suatu 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 ke dalam pemuatan akhir (*final stowage plan*). Jika sudah final *stowage plan*, maka muatan tidak boleh di rubah, 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:

a. *Long hatch*

Ialah keterlambatan bongkar muat yang dikarenakan muatan yang seharusnya dibongkar di pelabuhan A tertindih oleh muatan yang untuk pelabuhan berikutnya.

b. *Over stowage*

Muatan yang seharusnya dibongkar lebih dahulu namun terhalang oleh muatan lain yang berada di atasnya.

c. *Over carriage*

Adalah keadaan dimana muatan yang terbawa ke destinasi berikutnya yang seharusnya sudah dibongkar muat pada pelabuhan sebelumnya.

5) Penggunaan Ruang Muat Semaksimal Mungkin

Dalam melakukan pemuatan harus diusahakan agar semua ruang muat terisi penuh oleh muatan (*full*) atau kapal dapat memuat sampai sarat maksimum (*down*), sehingga dapat diperoleh uang tambang yang maksimal. Namun demikian, karena pengawasan yang tidak baik oleh dinas jaga pada saat bongkar muat sehingga banyak ruangan muat yang tidak terisi muatan ini disebut "*Broken Stowage*".

7. Hal-Hal Yang Berkaitan Dengan Dokumen Kapal

Tanggung jawab perwira jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan, selain mengurus kapal dan muatannya juga harus menyelesaikan dokumen-dokumen kapal yang di perlukan.

Dokumen-dokumen yang dipergunakan dalam proses pengapalan barang ke Negara lain dinamakan dokumen pengapalan yang mempunyai fungsi-fungsi sebagai berikut:

- a) Melindung muatan mulai sejak di persiapan untuk di muat kedalam pelabuhan pemuatannya, sampai muatan di serahkan kepada pemiliknya.

b) Menyatakan hak milik atas barang yang di angkut oleh kapal serta hak-hak lain yang timbul sebagai akibat dari pengangkutan itu. Maka jelaslah bahwa dokumen pengapalan merupakan dokumen yang mempunyai nilai perdagangan. Dokumen-dokumen yang dapat diperdagangkan tersebut terdiri dari:

- 1) Faktor dagang (*commercial Invoice*) dan *packing list*.
- 2) Konosemen (*Bill Of Loading*).
- 3) Polis asuransi laut (*Marine Insurance Policy*).

Selain dokumen-dokumen pengapalan muatan yang di perlukan dalam hubungan antara si pengirim dan si penerima muatan, ada juga dokumen-dokumen muatan kapal yaitu dokumen-dokumen yang harus di buat dalam penyelenggaraan pengangkutannya sebagai bukti otentik mengenai status dan kondisi muatan. Jenis-jenis dokumen tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) *Shipping Order*, disebut juga *Shipping Intruction*

Adalah dokumen yang menjadi sumber dari semua jenis dokumen muatan kapal niaga. Dalam muatan tertentu dari pengiriman menyatakan kehendaknya untuk mengapalkan muatan tertentu dari pelabuhan pemuatan tertentu dan ditujukan ke pelabuhan tujuan tertentu dengan menggunakan kapal tertentu juga.

2) Manifest

Yaitu faktor yang di muat oleh kapal pada pelabuhan pemuatan dan akan di bongkar di pelabuhan tujuan masing-masing.

CARGO MANIFEST							
Nama Kapal : BPW-3				Bendera : Indonesia			
Isi Kotor : 100				Nakhoda : Zulkifli			
Panjang : 20,68 M				Milik : PT Berlian Permata Wahana			
Tujuan : Tanjung Mas Semarang Port				Tgl Keberangkatan : 08 Desember 2018			
No.	Pengirim	Penerima	Jenis Muatan	Jumlah Tonase	Dari	Tujuan	Keterangan
1	PT Agri Barelisa Indonesia Grand sunfirman, Perini Tower Level 11 unit 18	Dasr PT Djarum Jln Lingkar Utara Desa Gondangmanis Kec Bae Kab Kudus	WOODCHIP	4000MT	Balikpapan	Semarang	
Jumlah				4000MT			
Mengetahui Kepala Kantor ISOP Balikpapan			Disetujui		Nakhoda		

Gambar 2. 6 Cargo Manifest Kapal

Sumber : www.scribd.com/Form-Cargo-Manifest

C. Kerangka Berfikir

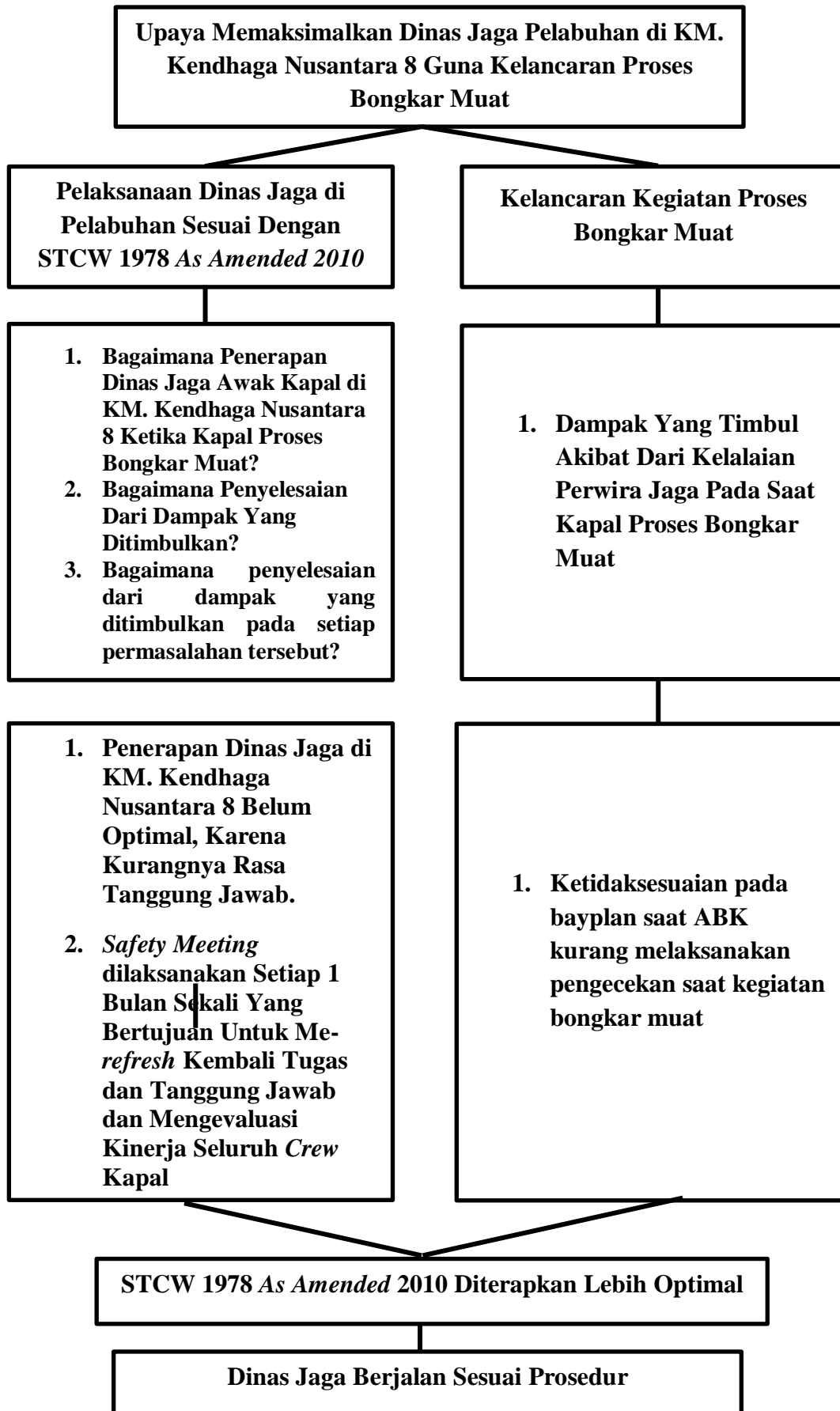
Tujuan dari dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko pencurian, kerusakan muatan, atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga di harapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai yang di harapkan oleh semua pihak.

Namun untuk memenuhi tuntutan dari kegiatan dinas jaga tersebut tidaklah mudah. Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, terjadi hal-hal yang tidak seharusnya terjadi, seperti *Over Stowage* yang di sebabkan oleh pelaksanaan dinas

jaga yang tidak sesuai prosedur di atas kapal yang di lakukan oleh perwira maupun anak buah kapal.

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

Berdasarkan pada landasan teori, bahwa ketentuan yang ada harus dilaksanakan dengan baik, dan juga harus diperhatikan dengan seksama agar berjalan sesuai prosedur yang efektif dan tepat.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Bab ini membahas tentang metode penelitian yang digunakan oleh penulis untuk menyampaikan masalah yaitu metode deskriptif, digunakan untuk menguraikan maupun menggambarkan objek yang diteliti, ataupun gambaran fakta kejadian dilapangan. Adapun yang dimaksud dengan deskriptif menurut Mukhtar (2013:10) metode penelitian deskriptif ialah sebuah metode yang digunakan peneliti untuk menemukan pengetahuan atau teori terhadap penelitian pada satu waktu tertentu. Selanjutnya, semua yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi poin utama terhadap apa yang sudah diteliti. Laporan penelitian akan berisi kutipan data untuk menggambarkan penyajian laporan, data tersebut dapat berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, foto, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya.

Adapun hal-hal yang diamati terkait adanya pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur yang berlaku, terutama pada saat kapal sedang melaksanakan operasi bongkar muat di pelabuhan. Pelaksanaan dinas jaga tidak maksimal dikarenakan :

1. Perwira maupun Juru mudi jaga kurang memiliki rasa tanggung jawab saat melakukan dinas jaga.

2. Minimnya pengetahuan awak kapal departemen deck terhadap aturan jaga yang telah tercantum didalam STCW 2010.
3. Kurangnya ketepatan waktu dalam melaksanakan tugas jaga.

B. Tempat/Lokasi dan Waktu Penelitian

A. Tempat/Lokasi Penelitian

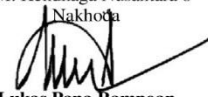
Tempat dilakukannya penelitian berada di kapal KM. Kendhaga Nusantara 8 dengan data kapal sebagai berikut :



SHIP PARTICULARS

Name of vessel	: MV. KENDHAGA NUSANTARA 8
Vessel type	: Container Vessel
Owner	: Direktorat Jendral Perhubungan Laut
Management	: PT PELNI
Official Number	: 525101125
IMO No	: 9838735
Call Sign	: YCQJ2
Class / Register Number	: BKI-Class / 160140023
Port Of Registry	: Tanjung Perak
Keel Laid	: 02 January 2016
Launching	: 20 October 2018
Flag	: INDONESIA
Daerah Pelayaran	: INDONESIA
Gross Tonage	: 2195 Tons
Nett Tonage	: 659 Tons
Dead Weight Tonage	: 2126 Tons
Length O. A.	: 74.30 Meters
Length B. P.	: 70.00 Meters
Breadth Moulded	: 17.20 Meters
Depth Moulded	: 5.60 Meters
Speed / Consumption	: 8 Knots Max
Container Intake	: 114 Teus = O/D 60 Teus + I/H 54 Teus
Reefer	: 7 Teus
Main Engine	: 2 X Mitsubishi / S12R-T2MPTK, 1.800 Rpm, 1210KW, 12Cyl SN 17777
Gerbox	: 2 X Reintjes GMBK, WAF 665 L (5.571 : 1) SN : K 82945 & K 82946
Auxiliary Engine	: 3 X Cummins / NTA855-DM, 1500 Rpm, 240Kw, SN : 41248748 : 41248749
Harbour Gen	: 1 X Cummins / CCFJ128-Z-W-MYCM, 1500 Rpm, 128Kw, SN : 78551272
Emergency Gen	: 1 X Cummins / 4BTA3-9GM58, 1500Rpm, 50Kw, SN : 78356848

KM. Kendhaga Nusantara 8

Nakhoda

Lukas Pawa Rampoan
 NRP. N 14266

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Pernero)

Head Office : Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Pusat, 10132 DKI Jakarta, Indonesia
 Telp : 021-21997000 | Fax : 021-62864230 | Email : info@pelni162@pelni.co.id
 Call Center : 021-152 | www.pelni.co.id

Gambar 3. 1 Ship Particular KM.Kendhaga Nusantara 8

Sumber : Arsip kapal KM.Kendhaga Nusantara 8

B. Waktu Penelitian

Penelitian berlangsung selama penulis melaksanakan praktik layar di kapal KM. Kendhaga Nusantara 8 dari tanggal 13 Agustus 2021 sampai dengan tanggal 25 Agustus 2022 yang merupakan salah satu armada milik PT. PELNI Persero. Dengan rute pelayaran Tanjung Perak (Surabaya) – Badas – Bima - Tanjung Perak (Surabaya).¹



Gambar 3. 2 Kapal KM.Kendhaga Nusantara 8 sandar di Pelabuhan Sorong

Sumber : Dokumentasi pribadi penulis

C. Teknik dan Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Dalam hal ini, penulis memaparkan permasalahan terkait penerapan tugas jaga pelabuhan untuk kelancaran operasional bongkat muat. Penulis menggunakan cara yang sistematis untuk mengamati, mengumpulkan data, dan menganalisis informasi. Sehingga, akan mendapatkan pemahaman yang mendalam tentang mengapa sesuatu terjadi.

2. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pembuatan KIT ini, penulis menggunakan metode yang membantu mendeskripsikan permasalahan yang dihadapi dalam upaya mensosialisasikan ISM Code untuk menunjang pengoperasian kerja di kapal. Adapun penulis dalam mengumpulkan data-data guna pembuatan proposal, penulis mempunyai beberapa metode dalam pengumpulan data antara lain :

a. Observasi

Menurut Arifin (2011), Observasi adalah suatu proses pengamatan dan pencatatan secara sistematis, logis, objektif dan rasional mengenai berbagai fenomena, baik dalam situasi yang sebenarnya maupun dalam situasi buatan untuk mencapai tujuan tertentu. Pengamatan memungkinkan peneliti melaksanakan apa yang dirasakan dan dihayati oleh subjek sehingga memungkinkan pula peneliti menjadi sumber data pengamatan memungkinkan pembentukan pengetahuan yang diketahui bersama, baik dari pihaknya maupun dari pihak subjek.

Metode yang digunakan dalam penulisan proposal ini berdasarkan pengalaman langsung selama penulis melakukan penelitian saat kapal melakukan operasi bongkar muat di pelabuhan. Sehingga penulis dapat melihat dan mengalami secara langsung masalah dan kendala yang memerlukan perhatian khusus yang mungkin timbul selama adanya pelaksanaan tugas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur atau peraturan yang ada.



Gambar 3. 3 KM.Kendhaga Nusantara proses bongkar muat container

Sumber : Dokumentasi pribadi penulis

b. Metode Wawancara

Dalam membuat karya ilmiah ini penulis melakukan wawancara terhadap beberapa awak kapal yaitu pada Nakhoda dan juga pada Mualim I untuk meneliti dan mencari informasi dalam pembuatan karya ilmiah ini.

Menurut Sugiyono (2015:231), wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data ketika peneliti akan melaksanakan studi pendahuluan untuk menemukan topik permasalahan yang harus diteliti, dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit/kecil.

Tujuan wawancara antara lain : mengontruksi mengenai orang, peristiwa, organisasi, perasaan, motivasi, tuntunan, kepedulian dan

lain - lain kebulatan : membangun jenis siklus yang diharapkan pada masa yang akan datang : meninjau, memodifikasi, dan menambah informasi yang diperoleh dari orang lain, baik manusia maupun non-manusia (triangulasi) dan memperluas konstruksi yang dikembangkan oleh peninjau peneliti.

c. Riset Kepustakaan

Riset kepustakaan adalah suatu sistem pengumpulan data yang melibatkan pencarian sumber di berbagai buku mengenai keterangan - keterangan yang dibahas dalam proposal. Sama halnya dengan penulisan, selain melaksanakan riset lapangan juga melaksanakan riset kepustakaan guna mendapatkan informasi yang akurat tentang topik yang akan dibahas.

D. Teknik Analisis Data

Analisis data menurut Sugiyono (2018:482) adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat simpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain. Sedangkan menurut Moleong (2017:280-281) analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data ke dalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian observasional adalah dengan metode deskriptif yaitu melalui gambaran fakta-fakta yang sebenarnya terjadi di lapangan, yang kemudian dibandingkan dengan teori yang ada untuk memberikan pemecahan masalah tersebut. Setelah penulis melakukan pengamatan pada saat bongkar muat di pelabuhan, penulis mendapatkan data bahwa ada beberapa faktor yang menyebabkan adanya pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan aturan yang sebelumnya telah diatur dalam STCW 2010 dan standing order yang terdapat di atas kapal adalah minimnya rasa tanggung jawab Perwira dan Juru mudi jaga dalam melaksanakan tugas jaga pelabuhan saat proses bongkar muat serta kurangnya pemahaman ABK departemen dek tentang dinas jaga yang benar.

1. Metode Penarikan Simpulan

Pada penulisan penelitian ini, penulis mengambil simpulan dengan menggunakan metode membandingkan antara kasus dengan yang sebenarnya saat dinas jaga kapal melakukan operasi bongkar muat di pelabuhan, hasil yang penulis peroleh dengan teori dan aturan yang ada yaitu *Contingency Plan* dan *Standing Order* di atas kapal maupun peraturan internasional STCW 2010, sehingga tidak berbeda jauh dengan penanganan aturan muatan di kapal lainnya.

2. Rancangan Penelitian

Rancangan penelitian yang penulis lakukan dalam penulisan KIT ini adalah untuk memfasilitasi penulisan dalam hal-hal yang berkaitan dengan penelitian. Karena melalui suatu penelitian yang didasarkan atas metode penelitian terapan yang kemudian digunakan untuk menemukan

kebenarannya yang akan disusun kedalam bentuk penelitian didasari pada suatu masalah, karena tanpa adanya masalah tidak akan ada suatu penelitian. Rancangan penelitian ini terdiri dari beberapa urutan, yaitu :

- a. penulis mengumpulkan data informasi yang berkaitan dengan masalah penelitian.
- b. penulis menarik simpulan dari informasi yang terkumpul.
- c. penulis menyimpulkan hasil analisis data .
- d. penulis menyampaikan saran - saran terhadap permasalahan tersebut.
- e. penulis membuat solusi atau pemecahan masalah.