

**FUNGSI DINAS JAGA PELABUHAN SAAT PROSES
BONGKAR MUAT MV. DARYA MAJU**

TUGAS AKHIR

Diajukan untuk memenuhi salah satu syarat
Guna memperoleh gelar Ahli Madya (A.Md.Tra)



Disusunoleh :

Nama : GIOVANNI MIRACLE PAATH

NIT : 1932 4993

Jurusan : Nautika

AKADEMI MARITIM CIREBON

2023

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama :GIOVANNI MIRACLE PAATH

NIT :1932 4993

Jurusan :Nautika

Judul Tugas Akhir :**FUNGSI DINAS JAGA PELABUHAN SAAT PROSES
BONGKAR MUAT MV. DARYA MAJU**

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa penulisan Tugas Akhir ini berdasarkan hasil penelitian, pemikiran dan pemaparan asli dari penulis, jika terdapat karya orang lain maka penulis akan mencantumkan sumber yang jelas.

Demikian pernyataan ini penulis buat dengan sesungguhnya dan apabila terdapat penyimpangan dalam pernyataan ini maka penulis bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar dan sanksi lain sesuai aturan yang berlaku di Kampus Akademi Maritim Cirebon.

Bekasi, Oktober 2023
Pembuat Pernyataan

Giovanni M. Paath
NIT: : 1932 4993

AKADEMI MARITIM CIREBON

(A M C)



TANDA PERSETUJUAN

LAPORAN TUGAS AKHIR

Nama :GIOVANNI MIRACLE PAATH
NIT :1932 4993
Jurusan :Nautika
**Judul :FUNGSI DINAS JAGA PELABUHAN
SAAT PROSES BONGKAR MUAT MV.
DARYA MAJU**

Bekasi, Oktober 2023

Pembimbing I

Pembimbing II

PAGIRA RITCI, M.M.,ANT II

Dr.FREDDY SIAGIAN.,M.Th.,M.M

Mengetahui :

Kajur Nautika

Capt. Zephyri Monang Siregar, M.M.,M.Mar.

AKADEMI MARITIM CIREBON

(A M C)



TANDA PENGESAHAN

LAPORAN TUGAS AKHIR

Nama :GIOVANNI MIRACLE PAATH
NIT :1932 4993
Jurusan :Nautika
**Judul : FUNGSI DINAS JAGA PELABUHAN
SAAT PROSES BONGKAR MUAT
MV. DARYA MAJU**

Bekasi, Oktober 2023

Penguji I

Penguji II

Mengetahui :

Ketua Jurusan Nautika

Capt. Zephyri Monang Siregar, M.M.,M.Mar.

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan hidayatnya sehingga penulis dapat menyelesaikan Karya Tulis Ilmiah dengan judul: **FUNGSI DINAS JAGA PELABUHAN SAAT PROSES BONGKAR MUAT MV. DARYA MAJU**

Karya Tulis Ilmiah ini disusun untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan pendidikan Diploma III Pelayaran di Akademi Maritim Cirebon. Dalam penyusunan Laporan Tugas Akhir ini, penulis telah banyak mendapatkan saran, bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak, untuk itu perkenankanlah penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Yth Bapak Andres Romulus, M.M.,ATT II selaku Direktur Akademi Maritim Cirebon (AMC)
2. Yth. Bapak Pagira Ritci, M.M.,,ANT II selaku Pudir I dan ibu Monika Sibarani, S.Ikom.,M.Th selaku pudir II, Ibu Merlina Saragih, S.Pel, M.Th, selaku pudir III.
3. Yth Bapak Capt. Zephyri Monang Siregar, M.M.,M.Mar. selaku Ketua Jurusan NAUTIKA pada Akademi Maritim Cirebon (AMC)
4. Yth Bapak Pagira Ritci, M.M.,,ANT II selaku pembimbing I Laporan Tugas Akhir yang telah banyak meluangkan waktu dan tenaganya untuk membimbing penulis dalam penyusunan Laporan Tugas Akhir ini.

5. Yth Bapak Dr. Fereddy Siagian, M.Th.,M.M, Selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktu dan tenaganya sehingga Laporan Tugas Akhir ini dapat terselesaikan.
6. Bapak / Ibu Dosen yang sudah mengajari penulis selama dalam perkuliahan.
7. Ayah dan ibu, serta kakak dan adik yang selalu mendoakan penulisan sehingga dapat menyelesaikan laporan Tugas akhir ini.
8. Seluruh rekan taruna dan taruni Akademi Maritim Cirebon (AMC) umumnya, khususnya Korps Nautika yang telah memberikan dukungan dalam penulisan laporan tugas akhir ini.

Semoga Tuhan Yang Maha Kuasa melimpahkan Rahmat-Nya kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam penulisan laporan tugas akhir ini. Segala kritik dan saran yang positif dan membangun dari pembaca yang budiman akan selalu penulis terima dengan senang hati.

Bekasi, Oktober 2023
Penulis,

GIOVANNI MIRACLE PAATH

NIT.1932 4993

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
TANDA PERSETUJUAN	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
MOTTO	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
BAB I : PENDAHULUAN	
A. Latar belakang masalah	1
B. Identifikasi masalah	2
C. Rumusan masalah	2
D. Batasan masalah	3
E. Tujuan penelitian	3
F. Sistematika Penulisan	4
BAB II : LANDASAN TEORI	
A. Pengertian Kapal.....	9
B. Kapal Motor Vessel	10
C. Jenis-Jenis Motor Vessel	11
D. Peraturan pembagian jam dinas jaga	12

E.	Pengertian dinas jaga pelabuhan.....	14
F.	Tugas Dan Tanggung Jawab Perwira Jaga Di Pelabuhan	15
G.	Tujuan diadakan dinas jaga pelabuhan	20

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

A.	Waktu dan Tempat Penelitian.....	22
B.	Metode pengumpulan data.....	22
C.	Subjek penelitian	23
D.	Teknik analisis data	24

BAB IV : ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A.	Deskripsi Data	25
B.	Pembahasan Masalah	29

BAB V : PENUTUP

A.	Kesimpulan.....	38
B.	Saran	40

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kapal menurut A.Edy Hidayat (2009;3) adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mesin, tenaga angin atau tenaga manusia, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan yang berada dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang dapat berpindah-pindah. Kapal juga memiliki banyak fungsi diantaranya sebagai alat transportasi, alat pengangkut barang dan alat pertahanan perang. Oleh karena itu kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat berguna untuk menunjang perekonomian negara salah satunya dengan menjadi sarana pengangkut barang.

Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain menggunakan sarana kapal karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain. Pada dasarnya sarana transportasi laut lebih cenderung mengutamakan penanganan muatan yang lebih efektif dan efisien.

Pengangkutan barang atau muatan dibidang transportasi laut (kapal) memiliki banyak metode salah satunya dengan menggunakan peti kemas (*Container*). Menurut Capt. Suzdayan M. Mar (2012:14), *Container* adalah kotak besar dari berbagai ukuran dan terbuat dari berbagai jenis bahan pembangun yang kegunaannya untuk pengangkutan barang-barang baik dari

melalui darat, laut maupun udara. Pada mulanya *container* dibangun dari berbagai macam ukuran yang saling tidak seragam, dan nantinya baru ditetapkan oleh “*International Standard Organisation*” disingkat *ISO*, hal-hal yang berkaitan dengan ukuran-ukuran, definisi-definisi, jenis-jenis dan lain sebagainya sehingga timbullah keseragaman dalam penggunaan *container* di seluruh dunia. Dengan adanya sistem peti kemas ini bertujuan pengantar muatan bisa dilakukan secara aman, cepat dan efisien dari pelabuhan asal hingga sampai pada pelabuhan tujuan untuk menghindari kerusakan muatan sehingga pemilik muatan lebih merasa aman. Agar hal tersebut terlaksana, dibutuhkan tanggung jawab serta etos kerja yang baik dari crew kapal.

Sistem peti kemas berperan penting bagi program pemerintah dalam pemerataan pembangunan. Dilihat dari efisiensinya, para produsen sekarang telah banyak menggunakan peti kemas untuk mendistribusikan barang mereka. Hal ini dikarenakan jalur mendistribusikan barang-barang hasil produksi cukup panjang dan jauh hingga ke pelosok desa, sehingga dapat segera sampai ke tempat tujuan distribusi tanpa mengepak kembali barang hasil produksi yang telah dibawa oleh kapal dari produsen ke pelabuhan tujuan .

Kapal pengangkut peti kemas dirancang khusus untuk dapat mengangkut peti kemas (*container*) berbagai ukuran. Biasanya pada kapal demikian akan dilengkapi dengan alat-alat untuk dudukan serta penahan petikemas seperti misalnya, *Container Base Cone* atau disebut kaki *container* atau Sepatu *container*. Begitu juga untuk kekuatan geladaknya harus cukup kuat untuk memikul beban peti kemas yang diangkutnya, agar nantinya tidak terjadi

kesalahan-kesalahan atau hal-hal yang tidak diinginkan.

Untuk itu muatan *container* yang dibawa oleh kapal haruslah benar-benar aman baik dari segala situasi, kondisi, maupun keadaan selama pelayaran.

Pada waktu kapal dalam pelayaran dari suatu tempat ke tempat lain maupun ketika sandar dan berlabuh jangkar di pelabuhan perlu dilakukan dinas jaga yang baik. Prinsip utama dalam pengaturan dan pelaksanaan dinas jaga adalah meningkatkan keselamatan dan keamanan kapal baik pada waktu kapal berlayar, berlabuh jangkar, maupun pada waktu sandar di dermaga pelabuhan serta menjaga lingkungan maritim yaitu menekan pencemaran lingkungan laut dari kapal. Pengaturan dinas jaga harus mematuhi aturan – aturan Internasional dan aturan-aturan yang dibuat oleh Pemerintah setempat. Pengaturan dinas jaga secara Internasional bagi kapal mengacu pada STCW (Standards Training Certificate and Watchkeeping for Seafares) yaitu STCW code 2010 pada seksi A-VIII dan seksi-VIII yang meliputi dinas jaga deck, dinas jaga kamar mesin dan dinas jaga radio. Selanjutnya dinas jaga dipisahkan menjadi : Dinas jaga laut yaitu dinas jaga pada waktu kapal berlayar dan dinas jaga pelabuhan yaitu pada waktu berlabuh jangkar dan sandar di dermaga. Pada waktu kapal sandar, dalam keadaan normal, Nakhoda harus mengatur tugas jaga secara memadai dan efektif supaya terjamin keselamatan jiwa, kapal pelabuhan dan lingkungan, serta pengoperasian peralatan untuk menangani muatan. Perhatian khusus pada saat dinas jaga pelabuhan mungkin diperlukan terhadap system penggerak kapal atau mesin-mesin bantu, adanya muatan berbahaya atau jenis muatan khusus lainnya dan pengamatan serta kontrol

keliling untuk keamanan kapal. Salah satu kegiatan yang harus dimati dengan benar adalah kegiatan bongkar muat di pelabuhan dikarenakan dalam kegiatan bongkar muat banyak sekali kejadian yang bisa mengancam keselamatan jiwa dan muatan

contoh kejadian yang dialami penulis saat melakukan praktek kerja diatas kapal MV. DARYA MAJU yang sedang sandar di Cilegon Bojonegara pada tanggal 3 Nopember 2022 pada pukul 19.00 dimana tali tros pada buritan kapal putus diakibatkan kurangnya personil jaga saat proses bongkar muat dikarenakan ada kerusakan selang got palka sehingga crew tidak sempat mengecek tali tambat sehingga tali terlalu kencang dan putus. Peristiwa ini sangat mengancam keselamatan jiwa dan muatan dikarenakan dengan tali putus kapal bisa hanyut sehingga proses bongkar muat bisa tertunda dan tali tambat bisa mengenai crew atau petugas jaga yang berada di sekitar area tali. Dalam peristiwa ini tidak ada korban jiwa dikarenakan semua crew jaga berada di dalam palka dan tidak berada di sekitar tali tambat.

Kejadian berikutnya terjadi ketika kapal MV. DARYA MAJU sandar di pelabuhan Cilegon pada tanggal 20 Desember 2022. Kurangnya pengawasan saat proses tutup *hatch cover* disebabkan crew jaga mengikuti kerja harian atau perawatan kapal saat proses bongkar muat, sehingga menyebabkan fokus dalam pengawasan proses bongkar muat terbagi dan pengawasan dipelabuhan tidak berjalan maksimal. Hal ini menyebabkan ada sepatu *container* yang terjepit di *hatch cover* kapal sehingga *hatch cover* tidak kedap yang apabila di biarkan dapat merusak hatch cover dan muatan.

ada pual kejadian saat memuat di pelabuhan Cilegon pada tanggal 15 Pebruari 2023, kurangnya pengawasan crew jaga saat peroses muat dan kepedulian petugas pelabuhan (buruh) tentang keselamatan kapal dan muatan sehingga ada petugas pelabuhan yang lupa memasang sepatu container. Hal ini dapat menyebabkan contener jatuh dan muatan yang di dalamnya bisa rusak.

Dari tigahal diatas membuktikan banyak kecerobohan dan kesalan crew jaga pelabuhan yang membahayakan jiwa dan keselamatan muatan. Hal ini tidak sesuai dengan peraturan STCW (Standards Training Certificate and Watchkeeping for Seafares) yaitu STCW code 2010 pada seksi A-VIII dan seksi-VIII yang meliputi dinas jaga deck dan mesin yang berbunyi :

1. Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan Personil tugas jaga harus menjamin bahwa pelaksaan tugas jaga dilakukan secara aman dan terpelihara. Nakhoda harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai.
2. Di bawah pengarahan Nakhoda, perwira-perwira tugas jaga bertanggung jawab melaksanakan navigasi secara aman selama periode tugas jaga.
3. Melalui musyawarah dengan Nakhoda, KKM wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk memelihara suatu tugas jaga mesin yang aman.
4. Pelaksanaan tugas jaga dilaksanakan sesuai dengan prinsip-prinsip tugas jaga.
5. Nakhoda, KKM, perwira dan bawahan harus mengetahui akibat dari pencemaran lingkungan laut karena operasional kapal atau karena

kecelakaan kapal. Dan harus menjaga kecermatan untuk mencegah pencemaran, sesuai dengan aturan internasional dan peraturan yang berlaku di suatu pelabuhan

Sehingga penulis ingin mengulas tentang **"FUNGSI DINAS JAGA PELABUHAN SAAT PROSES BONGKAR MUAT MV. DARYA MAJU**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Adapun identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Banyaknya resiko kecelakaan kerja yang terjadi saat sedang berlangsungnya kegiatan bongkar muat di pelabuhan
2. Minimnya koordinasi antara kru kapal dan pihak pelabuhan
3. Adanya perubahan-perubahan muatan yang harus di laporkan oleh pihak pelabuhan atau agen kepada kru kapal
4. Kurangnya pengawasan di atas kapal guna menjaga proses memuat yang di buat oleh mualim I.

C. BATASAN MASALAH

Dalam mengidentifikasi masalah yang timbul di atas dan luasnya masalah, maka dalam permasalahan tugas akhir ini akan dibatasi hanya pada peranan crew kapal MV. DARYA MAJU saat dinas jaga pelabuhan dalam proses bongkar muat *container* perlu lebih diprioritaskan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Adapun yang dibahas dalam penelitian ini adalah

sebagai berikut:

1. Menerapkan dinas jaga pelabuhan di MV. DARYA MAJU untuk mengurangi kecelakaan kerja dan kerusakan muatan.
2. Melakukan dinas jaga yang baik di MV. DARYA MAJU untuk mengurangi kecelakaan kerja dan kerusakan muatan.

D. RUMUSAN MASALAH

Dengan meneliti permasalahan tentang dinas jaga pelabuhan saat proses bongkar muat pada kapal MV. DARYA MAJU, terdapat bermacam-macam faktor yang menimbulkan permasalahan. Sehingga penulis menemukan beberapa permasalahan yaitu:

3. Mengapa dinas jaga pelabuhan di MV. DARYA MAJU itu penting untuk mengurangi kecelakaan kerja dan kerusakan muatan?
4. Bagaimana melakukan dinas jaga yang baik di MV. DARYA MAJU untuk mengurangi kecelakaan kerja dan kerusakan muatan?

E. Tujuan Penelitian

Tujuan penulis mengajukan tugas akhir ini adalah:

1. Mengetahui betapa pentingnya dinas jaga untuk mengurangi kecelakaan kerja dan kerusakan muatan.
2. Agar dapat mengetahui tugas dan tanggung jawab crew kapal saat dinas jaga di pelabuhan.

3. Sebagai bahan pertimbangan dan evaluasi pada saat dinas jaga pelabuhan berlangsung, sehingga dapat menunjang kelancaran dan keamanan muatan saat kapal sedang berlayar.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Bab I. Pendahuluan: latar belakang masalah, identifikasi masalah, Batasan masalah, Rumusan Masalah, tujuan dan manfaat penelitian, sistematika penulisan.

BAB II. LANDASAN TEORI: Pengertian Kapal, Pengertian Kapal Kontainer, Pengertian Kontainer, Pemuatan Kontainer di Kapal, Penataan dan Pengamanan Kontainer, Bongkar muat Kontainer , Peraturan dan Pembagian jam dinas jaga, Dinas Jaga Pelabuhan, Tugas Dan Tanggung Jawab Perwira Jaga Di Pelabuhan, Tujuan diadakan dinas jaga pelabuhan,

BAB III. METODOLOGI PENELITIAN: Metode pengumpulan data, Subjek penelitian, Teknik analisis data.

BAB IV. ANALISA DAN PEMBAHASAN: Hasil penelitian, Analisis data, Evaluasi pemecahan masalah.

BAB V. PENUTUP: Kesimpulan dan saran-saran.

BAB II

LANDASAN TEORI

A . Pengertian kapal

Menurut Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL) pada pasal 3 ayat satu definisi Kapal adalah setiap jenis kendaraan air termasuk kapal tanpa benaman (*displacement*) dan pesawat terbang laut yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air.

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah : kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Dari definisi di atas banyak sekali jenis kapal yang ada di dunia diantaranya adalah kapal yang mengangkut *container*.

B. Motor Vessel

Secara umum, memang tidak ada perbedaan khusus antara vessel dan kapal laut. Hanya saja pengertian vessel adalah jenis kapal yang khusus digunakan untuk membawa kontainer berisi kargo atau muatan barang dari pelabuhan.

Jika dibandingkan kapal laut pada umumnya, pengertian vessel memiliki ukuran yang relatif lebih besar. Hal ini dikarenakan vessel memang dibuat agar bisa membawa kargo barang dalam jumlah yang banyak ketika melakukan pengiriman.

C. Jenis Motor Vessel

1) Container Vessel. Jenis pertama adalah container vessel atau kapal yang digunakan untuk mengangkut kontainer. Sesuai namanya, vessel jenis ini dirancang agar bisa menampung muatan banyak kargo yang tersusun atas ribuan kontainer.

Sebagai informasi mengenai pengertian vessel, metode pengiriman barang menggunakan kontainer sendiri adalah salah satu inovasi yang mampu merevolusi perdagangan secara global menjadi lebih efektif. Jadi, tidak heran jika container vessel sampai saat ini masih menjadi andalan dalam global supply chain dan sering kita lihat di banyak pelabuhan besar.

- 2) **Bulk Carriers.** Berikutnya ada pengertian vessel bulk carrier atau kapal cargo yang biasa digunakan untuk mengangkut barang curah. Bagi Anda yang belum familiar, barang curah yang dimaksud adalah biji-bijian, pupuk, batu bara, beras dan lain sebagainya. Jenis kapal ini sebenarnya sudah ada dan digunakan sejak tahun 1950-an. Adapun saat ini kapal jenis bulk carriers sudah banyak mendapat perbaikan teknologi sehingga fungsinya semakin berkembang.
- 3) **Kapal Reefer.** Apakah Anda masih ingat dengan pembahasan seputar Reefer Container di artikel sebelumnya? Nah, kapal Reefer ini memiliki fungsi dan kegunaan hampir sama seperti refrigerated container atau cold storage yang sudah dijelaskan beberapa waktu lalu. Fungsinya serta pengertian vessel yakni untuk membawa kargo yang membutuhkan penanganan suhu dingin agar kondisi produk tidak cepat rusak. Beberapa contoh barang yang biasa diangkut menggunakan kapal refrigerated container antara lain seperti daging, ikan, buah-buahan, sayuran, hingga bahan baku kesehatan.

D. Peraturan Pembagian Jam Dinas Jaga

Standar tugas jaga sesuai dengan BAB VIII section A – STCW 1995 :

1. Kebugaran untuk menjalankan tugas

- a) Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira atau bawahan yang melaksanakan tugas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam/ 1 hari
- b) Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak 2 periode dan salah satunya paling tidak kurang dari 6 jam
- c) Periode-periode istirahat dapat tidak dapat diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- d) Waktu istirahat 10 jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- e) Jadwal jaga ditempatkan pada tempat-tepat yang mudah terlihat.

2. Sertifikasi

- a) Perwira yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau dek harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan
- b) Perwira yang melaksanakan tugas jaga mesin harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan.

3. Tugas Jaga (Watch Keeping)

- a. Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan Personil tugas jaga harus menjamin bahwa pelaksanaan tugas jaga dilakukan secara aman dan terpelihara.
- b. Nakhoda harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai. Di bawah pengarahan Nakhoda, perwira-perwira tugas jaga bertanggung jawab melaksanakan navigasi secara aman selama periode tugas jaga.
- c. Melalui musyawarah dengan Nakhoda, KKM wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk memelihara suatu tugas jaga mesin yang aman
- d. Pelaksanaan tugas jaga dilaksanakan sesuai dengan prinsip-prinsip tugas jaga
- e. Nakhoda, KKM, perwira dan bawahan harus mengetahui akibat dari pencemaran lingkungan laut karena operasional kapal atau karena kecelakaan kapal. Dan harus menjaga kecermatan untuk mencegah pencemaran, sesuai dengan aturan internasional dan peraturan yang berlaku di suatu pelabuhan .

E. Pengertian Dinas Jaga Pelabuhan

Menurut Winardi (2003), Dinas jaga adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jabatan ,sedang bertugas bekerja.

Menurut Branch (1995), Dinas Jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan pelabuhan atau dermaga untuk mencegah resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.

menurut Cimun Mause (2017), Dinas Jaga adalah pekerjaan yang dilakukan diluar jam kerja harian terdiri dari jaga laut, jaga pelabuhan dan jaga radio.

Menurut Tim penyusun PIP (2002) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar atau sandar telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya ,dinas jaga meliputi:

- 1) Dinas harian Dilakukan pada hari – hari kerja , sedangkan pada hari minggu dan hari besar libur, tugas –tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan / operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing – masing personil
- 2) Dinas jaga Dilakukan di luar jam – jam kerja harian terdiri dari jaga laut,jaga pelabuhan dan jaga radio.

Jadi dapat disimpulkan bahwa dinas jaga pelabuhan adalah kegiatan dinas jaga yang dilakukan diluar jam jam kerja yang meliputi keamana pelabuhan untuk mencegah resiko kerusakan muatan atau kecelakaan di pelabuhan.

F. Tugas Dan Tanggung Jawab Perwira Jaga Di Pelabuhan

Perwira jaga diharuskan untuk selalu berada di kapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi atau panjarwala secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling.

1. Tanggung Jawab Perwira Jaga Di Pelabuhan

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

- a. Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
- b. Menjalankan perintah nahkoda antara lain: standing order, tingkat order yang sifatnya umum atau khusus.
- c. Menjalankan perintah / ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan Bandar.
- d. Tugas Perwira Jaga Di Pelabuhan

2. Tugas Perwira jaga di pelabuhan meliputi :

- a. Saat Kapal Sedang Berlabuh Jangkar
 - 1) Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.
 - 2) Memeriksa posisi jangkat setiap saat, apakah jangkar menggaruk, khususnya pada cuaca buruk, angin keras.

- 3) Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh pada malam hari, dan memasang bola jangkar pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.
 - 4) Meronda peranginan palka, kran-kran air, lashing muatan, cerobong asap.
 - 5) Membaca draft dan mencatat ship's condition
- b. Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal terkepil pada pelampung kepil.
- 1) Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada bagian-of.
 - 2) Memperlihatkan pasang surut air pelabuhan.
 - 3) Memperhatikan tangga, tros-tros, serta memasang rat guard pada tali kepil.
 - 4) Melarang orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
 - 5) Membaca draft dan mencatat ship's condition.
 - 6) Mencegah polusi air maupun udara.
 - 7) Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.
- c. Kapal Sedang Berolah Gerak
- 1) Kapal tiba
 - a) Menyiapkan checklist kapal tiba dan bila kapal berlabuh siapkan checklist kapal berlabuh.
 - b) Satu orang perwira (*2nd officer*) berada di buritan untuk memimpin tim buritan, dan satu perwira (*3rd officer*) di haluan untuk memimpin tim haluan.

- c) Satu jam sebelum kapal tiba perwira jaga menunjuk satu crew untuk menyebarkan buku satu jam (OHN) dan memberitahu kapal akan segera tiba.
 - d) Apabila diperlukan kapal harus memasang semboyan-semboyan seperti : bendera karantina, bendera minta Pandu, bendera negara yang dikunjungi.
 - e) Menyiapkan *ship's condition (draft*, sisa air tawar, bahan bakar, muatan, sisa ruangan, store).
 - f) Menyiapkan *mooring winch*, tali tros dan spring, dan tali buangan.
 - g) Apabila direncanakan langsung ada kegiatan bongkar muat, maka alat-alat bongkar muat disiapkan.
 - h) Semua alat navigasi dan sarana olah gerak disiapkan dan di ujicoba agar saat olah gerak tidak terjadi error.
- 2) Kapal tolak
- a) Satu jam sebelumnya keberangkatan perwira jaga menunjuk satu *crew* kapal untuk menyebarkan buku satu jam (OHN) keseluruh *crew* kapal dan mengumumkan kapal akan segera diberangkatkan.
 - b) Menyiapkan check list pandu dan check list keberangkatan
 - c) Melakukan ronda keliling agar tidak ada penumpang gelap atau benda-benda yang mencurigakan.

- d) Tiap kepala bagian deck, mesin, radio, catering memeriksa bagiannya dan anak buahnya masing-masing.
 - e) Membuat stabilitas kapal positif, siapkan *ship's condition*, *mooring winch*.
 - f) Memasang semboyan-semboyan yang diperlukan.
 - g) Cocokkan jam kamar mesin dan anjungan.
 - h) Mengetes mesin dan semua sarana olah gerak seperti alat kemudi darurat dan manual dan mencatat jam-jam pelaksanaan tes dalam buku olah gerak.
 - i) Menyiapkan alat-alat navigasi termasuk buku-buku navigasi yang diperlukan
- d. Kapal sedang melakukan bongkar muat
- a) Membaca *stowage plan* muatan yang dimuat dan dibongkar, memperhatikan asas –asas muatan.
 - b) Mengontrol bekerjanya peralatan muat bongkar seperti blok, segel ganco, *tall guy*, tali muat.
 - c) Membaca *draft* dan membuat *ship's condition* untuk mengecek kapal tidak kandas atau hanyut.
 - d) Melakukan ronda keliling palka sehubungan dengan *stowage*, pencurian, pemasangan *lashing* dan sepatu container, tali tros dan spring agar tidak terlalu kencang atau kendur, dan pemasangan alat-alat keselamatan seperti jala-jala pada tangga gangway.

- e) Membuat *damage report* (berita acara) saat ada kecelakaan kerja dan kerusakan pada muatan.
 - f) Melakukan pengecekan kelengkapan APD terhadap *crew* Dan buruh pelabuhan saat berada *dangerous area*.
 - g) hanya menyediakan satu pintu untuk akses masuk kedalam kapal.
 - h) Mencatat setiap kegiatan bongkar muat *di port log* (buku pelabuhan) untuk menjadi laporan dan bukti kegiatan dipelabuhan.
 - i) Menerima amprahan dan mengecek kondisi amprahan.
 - j) Mengawasi kegiatan banker dan mencegah polusi yang bisa terjadi saat kegiatan banker
- e. Kapal sedang menerima atau menurunkan pandu
- 1) Menyiapkan *ship condition* dan *check list* pandu.
 - 2) Perkiraan waktu tiba (ETA) harus disampaikan kepada Nahkoda, KKM dan *Station Pandu*.
 - 3) Menanyakan kepada stasiun pandu dimana Pandu akan naik atau turun.
 - 4) Jam berapa mesin harus siap (*Standby*) untuk persiapan olah gerak.
 - 5) Semua peralatan untuk naik dan turun pandu sudah disiapkan (tangga pandu, pelampung, penerangan,).
 - 6) Seorang perwira ditunjuk untuk menjemput atau mengantar Pandu. (cimun mause 2017:01).

G. Tujuan Diadakan Dinas Jaga Pelabuhan

Dari tugas dan tanggung jawab perwira diatas kapal dapat disimpulkan bahwa fungsi dari diadakannya tugas jaga di laut sebagai berikut:

- 1) Untuk mencegah adanya kerusakan muatan ataupun kecelakaan diatas kapal.
- 2) Mencegah adanya pencemaran lingkungan saat kapal berada dipelabuhan.
- 3) Mengetahui sejak dini bila ada masalah terjadi saat proses bongkar muat dan bisa mencari solusi atau pemecahan dengan cepat .
- 4) Bisa membuat laporan berita acara saat ada kejadian atau kerusakan yang dialami muatan, atau kapal, dan bisa menjelaskan saat di introgasi pihak kantor perihal tersebut.
- 5) Mencegah adanya penumpang gelap ataupun pencurian diatas kapal.
- 6) Mencegah kapal dalam keadaan *overload* atau miring.
- 7) Mengetahui sejak awal jika kapal kandas ataupun terbuka dari dermaga.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Penulis menggunakan waktu dalam penelitian selama kurang lebih satu tahun yang dimulai dari tanggal 9 April 2022 sampai dengan tanggal 15 April 2023.

2. Tempat penelitian

Adapun tempat Penelitian ini dilakukan pada saat penulis melaksanakan PRALA di kapal MV. DARYA MAJU dari perusahaan PT. ANDALAS BAHTERA BARUNA.

B. METODE PENELITIAN DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Metode Pendekatan

Dalam penulisan Tugas Akhir ini penulis menggunakan metode dekriptif-kualitatif. Penulis juga mendeskripsikan pemecahan masalahnya untuk setiap faktor penghambat dan memberikan saran-saran yang baik berdasarkan atas teori-teori yang ada maupun pengetahuan penulis yang didapatkan dari perwira di atas kapal.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data tersebut digunakan dalam penyusunan Tugas Akhir ini berdasarkan pada data kualitatif, fakta dan informasi yang

pernah dialami penulis dan diterima selama melakukan praktek di atas kapal ditambah dari buku-buku yang penulis baca mengenai permasalahan yang akan penulis bahas dalam Tugas Akhir ini. Dalam penulisan Tugas Akhir ini diperlukan beberapa dukungan atau data analisa dalam perumusan materi permasalahan guna mendapatkan hasil penulisan yang baik.

Dalam hal ini penulis melakukan pengumpulan data dan informasi dengan menggunakan tehnik sebagai berikut :

a. Observasi

Pengumpulan data dan informasi dengan menggunakan tehnik observasi dimana penulis melakukan pengamatan secara langsung selama praktek di atas kapal MV. DARYA MAJU dan menganalisanya berdasarkan teori-teori yang relevan sehingga data yang diperoleh bersifat obyektif.

b. Wawancara

Wawancara merupakan alat pengumpul data, Disamping hal tersebut penulis juga memperoleh informasi langsung dari sumbernya dengan cara tanya jawab.

3. Studi kepustakaan

Studi pustaka adalah suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengambil data-data tambahan akan bukti dan teori-teori yang berhubungan dan mendukung terhadap permasalahan yang akan dibahas.

C. Teknik Analisis

Teknis analisis yang digunakan dalam penulisan tugas akhir ini adalah bersifat deskriptif kualitatif yaitu dengan menjelaskan peristiwa-peristiwa atau kejadian-kejadian yang penulis alami selama satu tahun melaksanakan praktek laut di kapal MV. DARYA MAJU. Penulis memaparkan fakta-fakta dan kejadian-kejadian di atas kapal, yang pernah dialami sendiri oleh penulis yang berisikan kejadian-kejadian yang pernah terjadi di atas kapal. Kemudian penulis bandingkan dengan teori-teori tentang keselamatan yang penulis ketahui dan pelajari selama melaksanakan pendidikan di Akademi maritem cirebon, dan memikirkan pemecahan-pemecahan masalah yang terbaik, sehingga ditemukan solusinya dan masalah yang timbul dapat terselesaikan dengan baik.

BAB IV.

PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Selama penulis melaksanakan praktik di atas kapal MV. DARYA MAJU, penulis dapat mengambil dan menemukan beberapa masalah mengenai dinas jaga kapal. Kegiatan dinas jaga seharusnya dapat mencegah kerusakan dan kecelakaan yang ada di atas kapal ketika kegiatan bongkar muat dilaksanakan. Kecelakaan dan kerusakan muatan juga ditunjang oleh kondisi cuaca, kecakapan pekerja pelabuhan, dan kecakapan perwira jaga untuk mengawasi kegiatan bongkar muat di pelabuhan. Berdasarkan hasil wawancara dengan *officer jaga* MV. DARYA MAJU terdapat beberapa hal yang harus dipantau ekstra saat kegiatan di pelabuhan berlangsung, yaitu:

1. Kondisi tali saat kegiatan bongkar muat

Menurut Dwi kondisi mulai kegiatan bongkar hingga kapal ingin memuat harus dicek selalu. Karena dalam kondisi bongkar kapal akan terangkat atau terapung draft semakin tinggi dan tali semakin kencang sehingga keelastisan tali semakin kecil dan tali rawan putus. Saat kondisi muat tali juga harus dicek tapi tidak sesering saat kegiatan bongkar dilaksanakan itu disebabkan karena disaat kondisi muat keadaan draft kapal semakin turun dan tali kapal akan semakin *slack* (kendor) sehingga tali tidak akan putus tapi keadaan ini mengakibatkan kapal terbuka dari dermaga sehingga menghambat kegiatan bongkar muat.

2. kelengkapan APD pekerja pelabuhan (buruh pelabuhan), dan crew saat memasuki daerah bongkar muat

APD yang wajib digunakan saat memasuki area bongkar muat yaitu *safety shoes*, *helmet*, sarung tangan, masker. Hal ini dilakukan untuk mengurangi resiko adanya cedera saat terjadi kecelakaan kerja mengingat daerah bongkar muat merupakan daerah berbahaya.

3. Proses pemasangan sepatu dan lasingan

Menurut perwira jaga memantau kegiatan pemasangan sepatu dan lasingan sangat penting dikarenakan jika pemasangan sepatu dan lasingan tidak dilaksanakan dengan benar akan mengancam keselamatan kapal, crew dan muatan saat pelajaran berlangsung.

4. Peletakan muatan saat finishing dilakukan untuk mengatur draft, trim, GM dan kemiringan kapal sebelum kapal berangkat

Menurut perwira jaga bahwa kegiatan finishing memerlukan koordinasi antara *officer* jaga dengan pihak *forman* darat yang bertugas untuk meletakkan atau penyusunan *container* mulai dari 40 box muatan terakhir untuk mengatur kemiringan kapal. Dalam hal ini *officer jaga* dipandu oleh *chief officer* dari anjungan untuk peletakan *container* agar kapal *steady* (tidak miring).

5. Memperhatikan dan menanyakan keperluan orang yang ingin masuk ke kapal

Menurut perwira jaga untuk mengurangi kasus-kasus kriminal seperti pencurian, pengeboman, penumpang gelap dan penyelundupan.

Pihak kapal harus memperhatikan siapa saja yang naik ke atas kapal, menanyakan apa kepentingan orang tersebut naik ke atas kapal, dan mencatat orang tersebut di buku tamu.

6. Proses buka tutup *hatch cover* (pontoon)

- Saat proses buka *hatch cover* pastikan *hatch cover* bebas dari leasing, tidak ada sepatu atau lasing bar yang berpotensi jatuh saat ponton diangkat, jangan berada di bawah ponton saat ponton di angkat.
- Saat proses tutup *hatch cover* pastikan dibawah *hatch cover* tidak ada benda yang terjepit seperti lasing bar, sepatu, balok kayu, dan benda benda yang berpotensi membuat *hatch cover* rusak dan tidak kedap.

7. Memastikan kelengkapan crew saat kapal mau tolak dari dermaga

Setiap kepala departemen harus mengecek kembali kelengkapan anggota crew masing masing departemen jangan sampai ada yang tertinggal di dermaga dan membuat perjalanan kapal ke pelabuhan selanjutnya terhambat

8. Proses bongkar muat mulai dari peralatan bongkar muat, pekerja pelabuhan dan cara peletakan contener

Menurut perwira kelancaran proses bongkar muat di pelabuhan dipengaruhi oleh beberapa 2 faktor yakni faktor eksternal dan internal.

- Faktor internal diantaranya : pekerja buruh yang kurang profesional, alat-alat bongkar muat di pelabuhan yang rusak, dan lamanya kendaraan yang

membawa muatan.

- Faktor eksternal diantaranya : keadaan cuaca yang ekstrim diantaranya hujan deras dan angin kencang sehingga dapat mengancam keselamatan muatan, crew kapal dan pekerja pelabuhan.

Dengan adanya faktor ini crew kapal harus mengawasi dengan baik proses bongkar muat agar proses berjalan lancar dan tidak ada hambatan. Dan apabila masalah di pelabuhan yang berhubungan dengan kegiatan bongkar muat catat di *port log* (buku kegiatan pelabuhan) dan segera laporkan ke *chief officer* dan nakhoda selaku penanggung jawab dinas kerja di kapal dan penanggung jawab kapal. Sehingga ada beberapa masalah yang penulis hadapi pada saat di atas kapal MV. DARYA MAJU dalam proses dinas jaga yaitu:

1. Kurangnya pengawasan saat proses bongkar muat

Hal ini meliputi tugas pengawasan keliling (ronda keliling) yang dilakukan setidaknya 10 menit sekali dan dilakukan bergantian oleh anggota dinas jaga yang berfungsi untuk mengawasi kegiatan bongkar muat, keadaan kapal, tali tali spring dan tros haluan, pemasangan sepatu dan melasing contener, keadaan palka yang dimuati.

2. Kurangnya kesadaran tentang tanggung jawab crew jaga di kapal. Hal ini dikuatkan dengan adanya masalah seperti tali tros putus, sepatu yang terjepit container
3. Kurangnya profesionalisme atau pengetahuan buruh pelabuhan (pekerja pelabuhan) tentang pentingnya peletakan sepatu container bagi keselamatan kapal dan muatan

Pengetahuan tentang lasing dan sepatu container tidak hanya crew kapal yang harus mengetahui hal tersebut buruh (pekerja) pelabuhan harus mengetahui jumlah dan posisi peletakan sepatu *container* oleh sebab itu perlu dikoordinasikan dengan baik antara buruh dan crew kapal perihal proses bongkar muat.

B. PEMBAHASAN MASALAH

1. Pentingnya melakukan dinas jaga di pelabuhan (MV. DARYA MAJU) untuk mengurangi resiko kecelakaan dan kerusakan muatan

Pada saat proses bongkar muat di pelabuhan sangat penting melakukan dinas jaga dengan baik dan benar dikarenakan banyak sekali faktor-faktor yang dapat mengancam jiwa dan muatan. Berikut faktor-faktor yang bisa mempengaruhi keselamatan kapal, crew dan muatan menurut crew MV. DARYA MAJU :

- a) Kurangnya pemahaman atau kepedulian para petugas pelabuhan tentang stabilitas kapal saat proses bongkar muat. Contoh peristiwa yang dialami di MV. DARYA MAJU :
 - 1) Pada saat proses bongkar muat kita di pelabuhan Bengkulu pada tanggal 20 Nopember 2022 kapal MV. DARYA MAJU terlalu miring ke kiri dikarenakan pemuatan dilakukan di sisi kiri saja oleh petugas pelabuhan sehingga kapal miring kekiri. Jika di biarkan kapal akan terbalik dan bisa mengancam keselamatan kapal dan muatan saat proses bongkar muat dalam keadaan ini perwira jaga

bertindak cepat dan menegur petugas pelabuhan yang bertanggung jawab agar segera memuat sisi kanan agar kapal steady kembali.

- 2) Pada saat proses bongkar muat di pelabuhan Cilegon Bojonegara pada tanggal 03 Desember 2022 GM kapal MV. DARYA MAJU terlalu kecil dikarenakan *container* yang seharusnya berada di dalam dimuati muatan di atas palka dikarenakan muatan di dalam palka *delay*. Hal ini sangat membahayakan dalam proses pelayaran sehingga kegiatan bongkar muat di stop oleh perwira jaga dan ada beberapa muatan ada yang ditolak.
- b) Kurangnya pengawasan dan pengecekan palka oleh petugas jaga di saat proses bongkar muat saat proses bongkar muat. Contoh kejadian di kapal MV. DARYA MAJU
 - 1) Pada tanggal 10 Juli 2022 di pelabuhan Cilegon Bojonegara terjadi hujan deras dan got palka 2 belakang terendam air dan selang pompa got yang digunakan untuk membuang air got bocor sehingga terpaksa melakukan semua petugas jaga di kapal melakukan perbaikan selang untuk menanggulangi palka yang banjir dan tidak melakukan pengawasan terhadap proses tutup ponton. Hal ini menyebabkan ada sepatu yang tersangkut di hatch cover sehingga hatch cover tidak rapat sehingga air hujan bisa membanjiri palka dan merusak muatan di dalam palka. Dalam kasus ini perwira jaga yang menggantikan perwira sebelumnya saat melakukan ronda keliling palka mengetahui bahwa ponton tidak rapat dan meminta kepada

petugas pelabuhan agar membuka *hatch cover* kembali untuk mengambil sepatu yang terjepit sehingga ponto bisa rapat dan muatan bisa aman.

c) Peletakan sepatu *container* dan lasing bar yang buruk oleh buruh dan crew. Contoh kejadian di kapal MV. DARYA MAJU

1) Saat di pelabuhan Bengkulu pada tanggal 5 juni 2022 para petugas jaga melihat sepatu *container* yang jatuh dari atas palka hal ini disebabkan karena cara peletakan sepatu container yang dilempar dari atas *container* langsung sehingga jatuhnya sepatu *container* tidak teratur dan bisa melukai pekerja pelabuhan lain atau pun crew yang bertugas keliling. Dalam kejadian ini crew jaga yang melihat kejadian tersebut langsung memberitahu perwira jaga dan akhirnya perwira jaga menegur hal tersebut terhadap pihak pelabuhan sehingga hal yang sama tidak terulang kembali.

2) Saat di pelabuhan Bengkulu pada tanggal 5 Desember 2022 sebelum pembukaan hatch cover petugas jaga melakukan dinas keliling dan menemukan beberapa sepatu *container* yang berada di pinggiran hatch cover dan berpotensi jatuh sehingga petugas jaga memindahkan sepatu *container* tersebut ke tempat yang aman. Jika sepatu *container* jatuh saat proses buka ponton dapat melukai crew jaga dan juga petugas pelabuhan yang bekerja.

d) Cuaca yang buruk, contoh kejadian di MV. DARYA MAJU

1. Pada Saatproses bongkar muat jakarta tanggal 20 Mei 2022 saat

proses bongkar muat berlangsung terjadi hujan deras dan membuat volume air di dalam palka bertambah hingga 1 meter. Hal ini disebabkan karena curah hujan yang besar, proses bongkar muat yang dihentikan tetapi hatch cover yang masih terbuka dan kurangnya pengawasan petugas jaga sehingga proses bongkar muat harus ditunda hingga palka benar benar kering dan bisa dimuat lagi.

2. Pada Saat proses bongkar muat jakarta tanggal 10 Juli 2022 saat proses bongkar muat berlangsung terjadi hujan deras dan angin kencang membuat crew jaga berfokus menjaga palka dan lupa mengecek tali sehingga tali spring buritan putus satu diakibatkan arus kencang dan tali tidak kuat menahan beban. Hal ini sangat berbahaya untuk keselamatan crew atau petugas pelabuhan dikarenakan jika ada petugas pelabuhan atau crew yang berada di sekitar area tali saat putus bisa mengenai crew atau pun petugas pelabuhan dan hal ini juga sangat berbahaya untuk kelancaran proses bongkar muat dengan putusnya satu tali tambat ini mengurangi kekuatan tali tambat untuk menjaga kerapatan kapal ke dermaga sehingga saat hujan reda chief officer menugaskan kepada *crew* untuk melakukan *flashing* tali tambat yang putus dan mengikatnya kembali ke dermaga.

Dalam beberapa contoh diatas dapat disimpulkan bahwa melakukan dinas jaga yang baik itu sangat penting untuk mengurangi kerusakan muatan dan

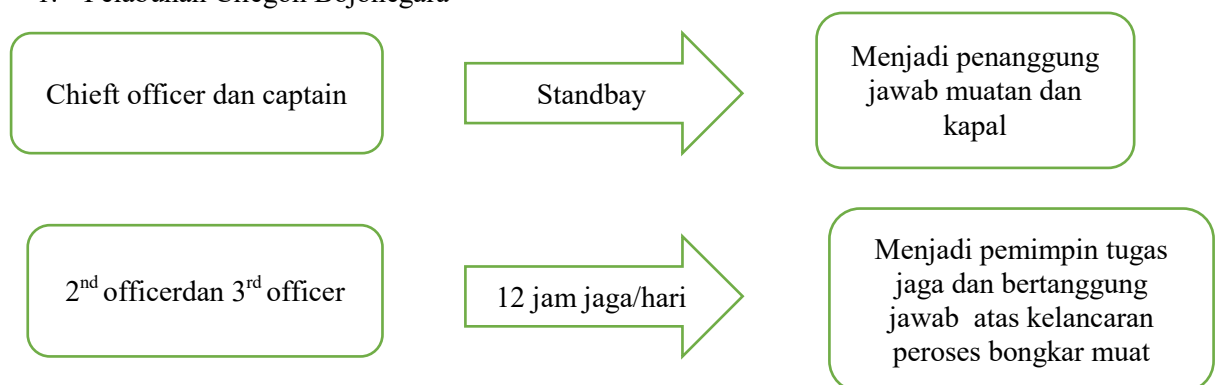
kecelakaan saat proses bongkar muat terjadi. Hal ini dibuktikan dengan cara penyelesaian crew jaga yang baik sehingga masalah yang diakibatkan di saat bongkar muat di atas tidak sampai mengakibatkan kerusakan pada muatan dan tidak ada korban jiwa saat insiden yang terjadi di kapal MV. DARYA MAJU .

3. Cara melakukan dinas jaga yang baik (MV. DARYA MAJU) saat proses bongkar muat terjadi

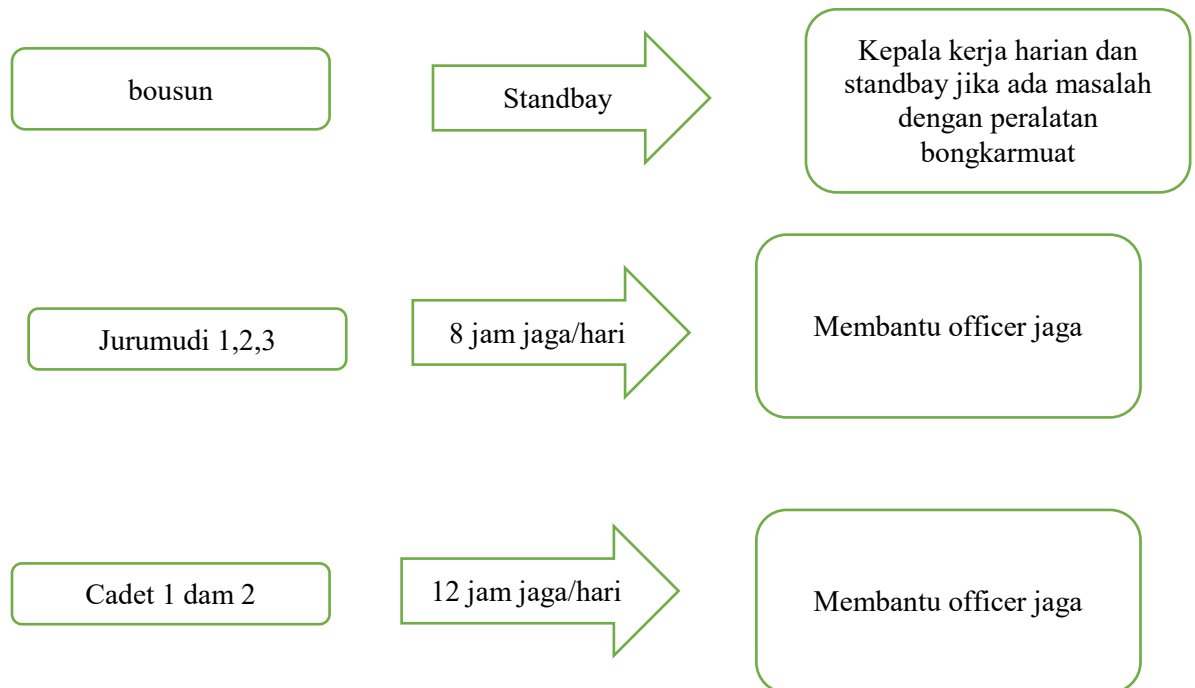
a. Pembagian Dinas Jaga di pelabuhan

Dengan membaca aturan jam dinas jaga yang wajib dilaksanakan setiap kapal yang tertulis pada Chapter VIII STCW 1995 section A – VIII /1 yang berisi : bahwa perwira jaga dan *crew* yang membantu dinas jaga harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam, tetapi minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut – turut asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari dan paling sedikit 70 jam istirahat selama periode 7 hari. Nahkoda MV. DARYA MAJU membuat pembagian petugas jaga pelabuhan sebagai berikut :

1. Pelabuhan Cilegon Bojonegara



2. Pelabuhan Bengkulu



Dalam pembagian diatas dapat disimpulkan dengan jelas bahwa MV. DARYA MAJU sudah melakukan pembagian dinas jaga dengan baik dengan rata-rata 12 jam istirahat per hari. Tetapi saat pelaksanaan di lapangan saat bertugas jaga bosun masih meminta bantuan saat melakukan kegiatan kerja harian terhadap petugas jaga pelabuhan hal ini menyebabkan kurangnya pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat dan membuat beberapa masalah sehingga nahkoda membuat beberapa kebijakan agar perawatan kapal bisa berjalan dengan baik dan juga tidak mengganggu kegiatan jaga pelabuhan. Berikut kebijakan yang diambil nahkoda :

1. Petugas jaga harus mengutamakan tugas jaga dan tidak mengikuti tugas harian agar tugas jaga pelabuhan bisa lebih maksimal dan bisa mencegah kecelakaan dan kerusakan muatan.

2. Bila ada kegiatan perbaikan ataupun kerja harian minimal 2 orang ditugaskan untuk mengawasi kegiatan bongkar muat dan menjaga pos jaga di popdeck.
3. Bila cuaca buruk kegiatan harian dihentikan dan crew jaga harus standby mengawasi palka. Crew yang tidak bertugas standby dikamar masing masing apabila di butuhkan harus selalu siap dipanggil untuk membantu crew jaga.
4. Pos jaga saat melakukan dinas jaga tidak boleh dibiarkan kosong harus ada satu petugas jaga yang menjaga pos jaga.
5. Sediakan hanya satu pintu akses masuk ke kapal agar crew jaga bisa memantau atau mengetahui siapa saja yang naik dan turun kapal.
6. Pastikan ada satu perwira jaga untuk menjadi leader saat proses bongkar muat terjadi
7. Selalu lapor nahkoda atau chief officer saat ada masalah saat proses bongkar muat terjadi
8. Saat pergantian dinas jaga perwira jaga wajib menjelaskan tentang kondisi pelabuhan dan kegiatan bongkar muat meliputi :
 - a. Cuaca
 - b. Sampai Manaproses bongkar muat dilakukan
 - c. Crew yang keluar
 - d. Daftar tamu
 - e. Keadaan tali dan lasingan.
 - f. Amprahan dan banker yang diterima

g. Order captain atau chief officer jika ada

b. Tugas dan tanggung jawab Crew Jaga

selain melakukan kebijakan diatas petugas jaga juga harus melakukan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik. Berikut tugas dan tanggung jawab para petugas jaga :

1. Mualim 1

Dalam proses bongkar dan muat di pelabuhan Mualim I memiliki tugas dan tanggung jawab untuk memastikan proses bongkar muat berjalan dengan aman dan efisien. Pada proses bongkar dan muat ini Mualim I membagi tugasnya kepada Mualim jaga dalam hal pengawasannya, seperti yang dikemukakan oleh (Subandrijo, Djoko 2007:87)

2. Petugas jaga pelabuhan

Dalam melaksanakan dinas jaga pelabuhan pada saat proses bongkar muat, petugas jaga bertanggung jawab untuk mencegah adanya kecelakaan kerja, kerusakan muatan, pencemaran lingkungan, pencurian dan penyusupan saat proses bongkar muat dilaksanakan. Banyak sekali aspek yang harus diperhatikan Seperti yang diutarakan oleh (Subandrijo, Djoko 2007:90). Petugas jaga pelabuhan harus :

1. Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat.
2. Menaruh perhatian khusus pada :
 - a. Kondisi dan pengikatan jalan sempit (gangway), rantai jangkar dan

tros-tros pengepul, terutama pada pergantian pasang-surut pada dermaga dengan kenaikan dan penurunan yang besar jika perlu. Mengambil tindakan-tindakan guna menjamin bahwa semua ini berada dalam kondisi kerja yang biasa.

- b. Sarat, kebebasan dibawah lunas dan keadaan umum kapal, guna mencegah senget atau trim yang berbahaya selama menangani muatan atau mengisi ballast.
- c. Cuaca dan keadaan laut.
- d. Penataan semua peraturan tentang semua keselamatan dan perlindungan kebakaran.
- e. Kedudukan air di got-got tanki.

BAB V.

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Penulis dapat menarik kesimpulan dari makalah ini yaitu dalam proses dinas jaga ada beberapa faktor yang mengancam jiwa dan keselamatan muatan saat proses bongkar muat dilaksanakan. Berikut faktor –faktor menurut crew MV. DARYA MAJU

1. Kurangnya pemahaman atau kepedulian para petugas pelabuhan tentang stabilitas kapal saat proses bongkar muat.
2. Kekurangan pengawasan dan pengecekan palka oleh petugas jaga di saat proses bongkar muat saat proses bongkar muat
3. Peletakan sepatu kontainer dan lasing bar yang buruk oleh buruh dan crew
4. Cuaca yang buruk

Dalam pembagian dinas jaga di MV. DARYA MAJU nahkoda sudah berpedoman terhadap aturan Chapter VIII STCW 1995 section A – VIII /1. Tetapi saat pelaksanaan di lapangan saat bertugas jaga bosun masih meminta bantuan saat melakukan kegiatan kerja harian terhadap petugas jaga pelabuhan hal ini menyebabkan kurangnya pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat dan membuat beberapa masalah sehingga nahkoda membuat beberapa kebijakan agar perawatan kapal bisa berjalan dengan baik dan juga tidak mengganggu kegiatan jaga pelabuhan. Berikut kebijakan yang diambil nahkoda :

1. Petugas jaga harus mengutamakan tugas jaga dan tidak mengikuti tugas harian agar tugas jaga pelabuhan bisa lebih maksimal dan bisa mencegah

kecelakaan dan kerusakan muatan.

2. Bila ada kegiatan perbaikan ataupun kerja harian minimal 2 orang ditugaskan untuk mengawasi kegiatan bongkar muat dan menjaga pos jaga di popdeck.
1. Bila cuaca buruk kegiatan harian dihentikan dan crew jaga harus standby mengawasi palka. Crew yang tidak bertugas standby di kamar masing masing apabila dibutuhkan harus selalu siap dipanggil untuk membantu crew jaga.
2. Pos jaga saat melakukan dinas jaga tidak boleh dibiarkan kosong harus ada satu petugas jaga yang menjaga pos jaga.
3. Sediakan hanya satu pintu akses masuk ke kapal agar crew jaga bisa memantau atau mengetahui siapa saja yang naik dan turun kapal.
4. Pastikan ada satu perwira jaga untuk menjadi leader saat proses bongkar muat terjadi
5. Selalu lapor nahkoda atau chief officer saat ada masalah saat proses bongkar muat terjadi
6. Saat pergantian dinas jaga perwira jaga wajib menjelaskan tentang kondisi pelabuhan dan kegiatan bongkar muat.

selain melakukan kebijakan nahkoda petugas jaga juga harus melakukan tugas dan tanggung jawabnya untuk kelancaran proses bongkar muat, mencegah pencemaran lingkungan, pencurian, kecelakaan dan kerusakan muatan.

B. SARAN

Langkah perbaikan di masa mendatang maka penulis menyarankan beberapa hal yang diharapkan dapat melengkapi teori-teori yang sudah ada dan dapat diambil manfaatnya bagi semua pembaca. Adapun saran-saran dari penulis:

1. Bagi perwira jaga, selama proses bongkar muat sebaiknya perwira jaga selalu berada di kapal agar mengetahui situasi di pelabuhan dan setidaknya 10 menit sekali melakukan ronda keliling untuk mengontrol muatan dan proses bongkar muat agar dapat menghindari hal hal yang dapat mengancam keselamatan pelayaran, muatan dan *crew* kapal saat proses bongkar muat terjadi.
2. Perwira jaga atau *crew* yang membatu jaga sebaiknya melakukan pengecekan tali tros dan spring secara berkala saat proses bongkar muat agar tali tidak terlalu kencang yang menyebabkan tali bisa putus dan tidak terlalu slek agar kapal tidak terbuka dari dermaga dan mengganggu kegiatan bongkar muat.
3. Sebaiknya dilakukan perawatan pada peralatan winch dan tali tali tambat agar saat di gunakan tidak macet atau putus dan mengganggu proses sandar di dermaga.
4. Bagi *crew* jaga, setiap *crew* harus mampu berkoordinasi dengan satu sama lain dalam pembagian tugas saat dinas jaga dan tidak memiliki inisiatif sendiri untuk ronda keliling tidak menunggu perintah perwira jaga.

DAFTAR PUSTAKA

- A.Edy Hidayat. 2009. Pengoperasian Pelabuhan, Jakarta:
- Adi B, L. (2012). Watch Keeping Oleh Capt. E W Manikome.
- Badan Diklat Perhubungan. 2000, Basic Safety Training (BST) Modul – 4. Jakarta.
- Basic safety training, “Personal safety and social responsibility emergency procedure”, PLAP, Jakarta
- Capt. Suzdayan M. Mar (2012:14), Container Ships and Cargo Securing Training: Jakarta
- Hakim, A. R., Wibowo, W., Astriawati, N., Prodi, A., Kapal, P., Tinggi, S., ... Maritim, T. (2022). SISTEM PENDINGIN MESIN DIESEL PADA WHELL LOADER KOMATSU WA120-3CS. Teknovasi, Jurnal, 07, 76–85.
- Hobbystar H, Parlin. Analisis Penerapan Collision Regulation 1972 Terhadap Keselamatan Pelayaran Kapal Milik PT Serunting Sriwijaya Palembang Tahun 2007. <http://expressclass.blogspot.com/2009/02/analisis-penerapan-collision-regulation.html>
- International Maritime Organization 1995. STCW Convention with Resolution of 1995 Conferance and Subsequence Amandement to the Convention Code. , (1996).
- Gianto. Jakarta: 1999: Pengoperasian Pelabuhan Laut.
- Prof.Capt. Hananto Soewedo, M.Mar. 2015. Penanganan muatan kapal pelayaran niaga.
- Leonard Adi bestari (2012), Watch Keeping Oleh Capt. E W Mani