

Ship Operation

p-ISSN:

Engineering Proceeding

e-ISSN:

Vol. 1, September 2023

OPTIMALISASI KEDISIPLINAN KEGIATAN DINAS JAGA KM. SATRIANUSANTARA 01 SAAT BONGKAR MUAT DI PELABUHAN

Jihan Gedhe Bagus Laksono, Siti Fatimah, S.Si.T, M.Pd, M.Mar,Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd.

Email:jihangedhebl@mail.com

ABSTRAK

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

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

pelabuhan selanjutnya agar keamanan kapal dan proses bongkar muat berjalan secara maksimal.

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

PENDAHULUAN

Pelabuhan adalah fasilitas di ujung lautan, sungai atau danau yang menerima kapal dan mengangkut kargo dan penumpang. Pada hakekatnya, transportasi laut merupakan salah satu infrastruktur ekonomi yang memasuki era baru, memungkinkan tenaga kerja yang lebih bertanggung jawab dan rajin dari komandan dan awak kapal, serta manajemen kargo yang lebih efektif dan efisien. Semua awak kapal ikut serta dalam tugas jaga selama jam kerja, baik di laut maupun di pelabuhan. Mereka bertanggung jawab atas manajemen kapal, pemeliharaan atau layanan kapal dan peralatan, masalah awak kapal, dan masalah kargo dan penumpang. Sementara itu, regu penjaga yang dipimpin oleh seorang penjaga di atas kapal melakukan penjagaan saat kapal merapat. Pendapat dari Branch (1995:114) Dinas jaga adalah tanggung jawab atas tindakan pengamanan di pelabuhan, di dermaga peti kemas atau tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan risiko pencurian atau risiko terkait lainnya.

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

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

Penelitian ini penting dilakukan untuk mengetahui kedisiplinan ABK dalam kegiatan dinas jaga KM Satria Nusantara 01 yang terjadi saat bongkar muat di pelabuhan dan mengetahui upaya mengoptimalkan kedisiplinan kegiatan dinas jaga KM. Satria Nusantara 01 saat bongkarmuat di pelabuhan. Beberapa contoh kasus yang marak terjadi saat kapal bongkar muat dipelabuhan seperti: aksi pencurian barang berharga milik kapal yang sedang sandar di dermaga pelabuhan belawan yang terjadi saat kapal sandar untuk bongkar muat kasus dikutip dari Jawapos pada 21 Mei 2019, petugas jaga pelabuhan yang bertugas mengalami kelalaian yaitu tidak melaksanakan pemeriksaan keliling yang membuat keamanan lingkungan kapal tidak berjalan maksimal sehingga terjadi pencurian di atas kapal, kecelakaan kontainer di

pelabuhan tanjung priok akibat kelalaian kasus dikutip dari tibunnews pada 13 juli 2021.

Berdasarkan penelitian sebelumnya **PELAKSANAAN DINAS JAGA PADA SAAT OPERASIBONGKAR MUATAN DI KAPAL MT. TRANSKO ARAFURA PADA PELABUHAN GUNUNG SITOLI** yang dilakukan oleh Upik Widyaningsih, Arleiny, Jumrotin Nisa' Lestari, yang berisi Kurangnya kedisiplinan dan ketelitian perwira jaga dan crew jaga dalam melaksanakan dinas jaga kapal bongkar muatan di pelabuhan, seperti tidak diadakannya pemeriksaan keliling kapal dan kurang telitinya perwira jaga dalam pengawasan ketika kapal bongkar muatan. Selanjutnya penelitian kedua yaitu **ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA PELABUHAN DI MV. JK GALAXY YANG MENGAKIBATKAN RUSAKNYA LAMBUNG KAPAL DAN HILANGNYA MATERIAL KERJA DECK** yang dilakukan oleh Rizky Bayu Aji, Faktor penyebab kerusakan lambung kapal dan Hilangnya material penutup di MV. JK Galaxy adalah kurangnya pemeriksaan proses bongkar muat, kurangnya keterampilan awak bongkar muat dalam menangani crane dan tidak menggunakan prosedur STCW saat melakukan tugas jaga pelabuhan. Diantara

kedua penelitian tersebut terdapat perbedaan dengan penelitian ini yaitu Faktor yang mempengaruhi dinas jaga di pelabuhan tidak berjalan secara maksimal.

Penelitian ini memiliki tujuan yang ingin di dapatkan yaitu Untuk mengetahui kedisiplinan ABK dalam kegiatan dinas jaga KM Satria Nusantara 01 yang terjadi saat bongkarmuat di pelabuhan. Dan Mengetahui upaya mengoptimisasi kedisiplinan kegiatan dinas jaga KM. Satria Nusantara 01 saat bongkar muat di pelabuhan. Mamfaat yang diperoleh dari penelitian tersebut ada 2 yaitu yang pertama secara teoritis melatih peneliti untuk mengungkapkan pendapat dan pikiran bahasa deskriptif tertulis dan dapat dipertimbangkan di masa mendatang dan yang kedua secara praktis sebagai kontribusi yang bermanfaat untuk memahami pelaksanaan tugas jaga pelabuhan di atas kapal dengan efektif dan sesuai peraturan yang tertera.

TINJAUAN PUSTAKA

Pencapaian pelayanan keselamatan yang dilaksanakan secara optimal di kapal relatif karena sulit untuk menentukan apakah pekerjaan dapat dilakukan secara optimal, tergantung dari sudut pandang masing-masing individu yang memutuskan apakah evaluasi kerja itu optimal atau tidak, hal ini

juga tidak terlepas dari dampak peralatan bongkar muat di atas kapal yang masih menggunakan pengoperasian manual sehingga mempengaruhi tugas jaga.

1. Optimalisasi

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

2. Kedisiplinan

Yang jika diartikan lebih jauh dari akar kata “disiplin” berarti pendidikan atau latihan untuk pengembangan harkat, kerohanian dan kepribadian manusia. Suharsimi (1980:114), Hal ini menjelaskan bahwa disiplin adalah kepatuhan seseorang terhadap peraturan atau tata tertib karena dituntun oleh kesadaran hati nuraninya tanpa paksaan dari luar.

3. Dinas jaga

Sulistijo (2002:63), peraturan VIII tentang organisasi arloji dan prinsip-prinsip

yang harus diikuti berbunyi: Badan menarik perhatian perusahaan, master, petugas teknik dan semua karyawan yang bertugas tentang persyaratan, prinsip, dan instruksi Kode STCW. yang harus dipatuhi untuk memastikan bahwa pengawasan tetap dilakukan pada semua kapal dalam perjalanan, sesuai dengan keadaan dan kondisi yang berlaku. Tugas jaga adalah setiap periode 24 jam selama kegiatan pengawasan dilakukan dengan maksud untuk memastikan hal-hal yang berhubungan dengan pekerjaan ditangani dengan cara yang aman dan terjamin.

Standard Training Certification And Watchkeeping (STCW) mengatur bagaimana tugas jaga dilaksanakan oleh petugas jaga di atas kapal saat berada dilaut atau saat sedang berlabuh. Pekerjaan keamanan yang dilakukan di atas kapal atau di pelabuhan untuk menghasilkan situasi dan pengaturan yang aman dan terkendali disebut sebagai layanan keamanan dalam sumber di atas. Branch (1995:114) menganggap bahwa langkah-langkah keamanan untuk mencegah atau mengurangi pencurian atau bahaya terkait keamanan lainnya menjadi tanggung jawab layanan keamanan di setiap pelabuhan, pelabuhan peti kemas, dermaga peti kemas, atau lokasi lain.

Selain itu, dinas jaga kapal juga dipahami sebagai orang atau tenaga jagayang melakukan tugas jaga dan bertanggung jawab atas kelancaran operasional kapal. Pelayanan meliputi segala sesuatu yang dilakukan seseorang pada saat melakukan tugas pekerjaannya atau bekerja. Sementara itu, Winardi (2009) mengklaim bahwa kinerja pelayanan keamanan oleh petugas jaga saat sedang berlayar di atas kapal atau kapal yang berlabuh telah diatur sesuai dengan tugas dan tanggung. Ada juga penjelasan dinas jaga dari IMO (2011) yang menjelaskan bahwa The watchkeeping officer has complete information about the locations and functions of all the safety and navigational aids on the vessel. Yang dapat diartikan bahwa dinas jaga memiliki informasi lengkap tentang lokasi dan fungsisemua alat bantu keselamatan dan navigasi di kapal.

Dinas jaga bertanggung jawab atas navigasi kapal yang aman, di bawahinstruksi umum nakhoda, seperti untuk mencegah tabrakan dan kandas.

Dinas jaga juga bertanggung jawab atas pelaksanaan operasi dengan cara yang tidak membahayakan orang, kapal, kargo, dan pelabuhan dalam pengawasan pelabuhannya serta melindungi laut dan lingkungan sekitarnya. Informasi dari STCW 1978

amandemen STCW 1995 BAB VIII section A tentang standar tugasdinas jaga yaitu:

- a. Setiap orang yang dipekerjakan sebagai perwira atau bawahan dinas jaga diberi waktu istirahat sekurang-kurangnya 10 jam setiap 24 jam/1 hari.
- b. Waktu istirahat dapat tidak dilaksanakan dalam situasi darurat atau pelatihan atau karena keadaan operasional yang mendesak.
- c. Waktu istirahat 10 jam dapat dikurangi menjadi minimal 6 jam berturut-turut, dengan ketentuan pengurangan tidak melebihi dua hari dan waktu istirahat harus minimal 70 jam selama 7 hari.

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

- a. Umum Saat menambatkan kapal dengan aman dengan jangkar diturunkan dalam kondisi pelabuhan normal, nakhoda harus mengatur dengan baik dan melakukan tugas jaga secara efektif untuk memastikan

keselamatan.

- b. Rencana Tugas Jaga Rencana untuk penjagaan dek ketika kapal di pelabuhan seharusnya dilaksanakan setiap waktu dengan cukup memadai untuk : 1) Menjamin keselamatan hidup, kapal, pelabuhan, dan lingkungan, dan pelaksanaan yang aman untuk semua mesin yang terkait untuk kegiatan operasi muatan.
- c. Master harus mengukur porsi dan waktu jaga dek berdasarkan kondisi tambatan, jenis kapal dan jenis tugas.
- d. Keperluan perlengkapan seharusnya disusun secara rapi untuk menghasilkan tugas jaga yang tepat.

Dengan dilaksanakannya dinas jaga juga harus mematuhi SOP (Standartoperating procedur) yang mengharuskan petugas jaga menggunakan perlengkapan seperti menggunakan baju warepack, safety shoes, safety helmet, membawa sarung tangan jika diperlukan, safety glass, atau sunglass jika diperlukan, dan juga masker jika diperlukan.

4. Dinas Jaga Pelabuhan

Dari pendapat mohit (2019) mengungkapkan bahwa kegiatan utama yang terlibat selama operasi pelabuhan adalah dinas jaga saat bongkar muat kargo, orang-orang otoritas pelabuhan datang ke atas kapal untuk

formalitas, dan mengamankan atau menstabilkan kapal sesuai prosedur bongkar muat kargo.

- a. Memeriksa kondisi dan pengamanan gangway, rantai jangkar dan tambatan, terutama pada saat pergantian pasang surut dan pada tempat berlabuh yang memiliki tanjakan dan turunan yang besar; ini untuk memastikan bahwa mereka dalam kondisi kerja normal.
- b. Memeriksa draft, under-keel clearance dan keadaan umum kapal, untuk menghindari listing atau trim yang berbahaya selama penanganan muatan atau ballast.
- c. Mengetahui kondisi semua orang di atas kapal dan lokasinya, terutama yang berada di tempat terpencil atau tertutup harus dijaga.
- d. Dalam cuaca buruk atau menerima peringatan badai, ambil tindakan yang diperlukan untuk melindungi kapal, orang-orang di kapal, dan muatan.
- e. Dalam keadaan darurat yang mengancam keselamatan kapal, nyalakan alarm, beri tahu nakhoda, ambil semua tindakan yang mungkin untuk mencegah kerusakan pada kapal, muatannya dan orang-orang di

dalamnya, dan, jika perlu, minta bantuan dari otoritas pantai atau kapal lain.

- f. Waspada kondisi stabilitas kapal sehingga, jika terjadi kebakaran, otoritas pemadam kebakaran pantai dapat diberi tahu perkiraan jumlah air yang dapat dipompa ke kapal tanpa membahayakan kapal.
- g. Lakukan tindakan pencegahan yang diperlukan untuk mencegah kecelakaan atau kerusakan saat baling-baling akan diputar.

5. Pelabuhan

Triatmodjo (1992) juga berpendapat tentang pelabuhan (port) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya. Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pelancar

hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh.

6. Perwira Jaga Pelabuhan

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

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

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

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

- 1) menjaga keamanan kapal antara

- lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
- 2) menjalankan perintah nahkoda antara lain: standing order, tingkat order yang sifatnya umum atau khusus.
 - 3) menjalankan perintah / ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan yang berlaku.
- b. Petugas jaga di pelabuhan terdiri dari: perwira tugas jaga dibantu oleh jurumudi dan panjarwala / kelasi jaga dan selalu berada di kapal.
- 1) Memimpin mengkoordinir regu jaga.
 - 2) Menjaga keamanan terhadap: pencurian,kebakaran,pencemaran,kerusakan, kecelakaan, kapal hanyut, kapal kandas dan sebagainya.
 - 3) Menjalankan peraturan dan ketentuan yang berlaku.
 - 4) Melaksanakan perintah instruksi perusahaan maupun dari nahkoda (Standing order, bridge order, dll).
- c. Pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan.
- 1) Kapal sedang berlabuh jangkar.
 - 2) Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal terkepil pada pelampung kepil.

- 3) Kapal sedang berolah gerak: - tiba di pelabuhan - berangkat dari pelabuhan.
- 4) Kapal sedang melakukan bongkar muat.
- 5) Kapal sedang menerima / menurunkan pandu

7. Nahkoda

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

- a. Melapor kepada nahkoda apabila terjadi hal-hal yang luar biasa (ragu_ragu).
- b. Mampu melaksanakan tugas jaga pada saat kapal sedang
- c. berlabuh jangkar, sandar di dermaga, terkepil pada pelampungkepil, berolah gerak, bongkar muat dan menerima / menurunkan pandu.
- d. Mengambil tindakan yang cepat dan tepat bila situasi mengharuskan untuk

mengamankan kapal.

8. Anak Buah Kapal (ABK)

ABK (Anak Buah Kapal) yang dimaksud dalam hal ini adalah ABK bagian dek, meliputi 1 orang boatswain (bosun), 3 jurumudi, 1 kelasi, dan 1 kadet. Anak buah kapal didefinisikan sebagai mereka yang bekerja atau dipekerjakan diatas kapal oleh pemilik atau operator untuk melakukan tanggung jawab di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang disebutkan dalam buku sijil, menurut Pasal1 Ayat 40 UU Pelayaran.

9. Definisi Bongkar Muat.

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

Selain bongkar muat ada yang perlu diperhatikan adalah Cargo handlingby Immer (1984) chapter 4 cargo handling has to be considered as a part of the larger picture of international shipping and trade. Yang

diartikan bab 4 penanganan kargo harus dianggap sebagai bagian dari gambaran yang 18 lebih besar dari pelayaran dan perdagangan internasional. Dalam bukunya “Penanganan Muatan“ menjelaskan penanganan muatan merupakan suatu istilah dalam kecakapan pelaut, yaitu pengetahuan tentang memuat dan membongkar muatan kapal, sedemikian rupa agar terwujud lima prinsip pemuatan yang baik.

10. Tujuan Dinas Jaga

Tujuan dinas jaga dari pendapat Manikome (2012) mengemukakan dalam serial buku pelaut berarti melakukan penjagaan dengan cermat, awas, waspada, dengan bertujuan agar pada saat melakukan pelayaran dapat sampai di tempat tujuan dengan selamat, dan tepat waktu sesuai waktu yang telah direncanakan dengan proses pengawasan yang cermat, awas, waspada, agar tidakada hal yang tidak diinginkan terjadi pada saat melakukan pelayaran. Hasil penelitian pada korban akibat tubrukan di laut kandas dan sebagainya, sering terungkap bahwa faktor penyebab utamanya adalah kegagalan untuk memelihara suatu tugas bernavigasi yang memadai dan kebugaran dan kesehatan dari perwiradek, dan ABK dek pada saat tugas jaga.

METODE PENELITIAN

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

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

Peneliti melaksanakan penelitian saat (PRALA) Praktek Laut diatas kapal KM. Satria Nusantara 01 milik perusahaan pelayaran PT. Citra Baru Adinusantara yang beralamat di Jl.Kalimas Baru no 140-144 pada saat Kapal sandar di pelabuhan, Pelabuhan tempat penelitian pelabuhan Mirah Surabaya selama 1 tahun.

HASIL PENELITIAN

Berdasarkan dari data observasi beserta analisa data penelitian memberikan hasil sebagai berikut:

1. Berdasarkan penyajian data beserta analisisnya tingkat kedisiplinan dinas jaga ABK KM. Satria Nusantara 01 saat bongkar muat di pelabuhan masih belum dapat dikatakan optimal. Hal ini dikarenakan kurangnya pemahaman ABK terhadap isi dari aturan STCW 1978 amandemen 2010. Dinas jaga di pelabuhan saat bongkar muat yang dilaksanakan ABK masih berdasarkan kebiasaan belum memenuhi standart STCW 1978 amandemen 2010 yaitu yang mengharuskan petugas jaga keliling melaksanakan pemeriksaan kapal untuk jam – jam yang telah ditentukan, dan saat kapal melaksanakan kegiatan bongkar muat petugas jaga diwajibkan berada di kapal. Namun ABK KM. Satria Nusantara 01 menganggap seperti dinas jaga hanya pekerjaan pelengkap yang jika tidak dikerjakan masih ada rekan kerja yang dapat membantu. Menurut beberapa ABK masih ada rekan kerja yang belum paham atau bahkan mengabaikan terhadap tugas dan tanggung jawab di kapal saat melaksanakan dinas jaga bongkar muat

di pelabuhan sesuai aturan STCW 1978 amandemen 2010. Namun dari beberapa data yang sudah dianalisis didapati ABK yang sudah bertugas atau melaksanakan dinas jaga sesuai aturan STCW 1978 amandemen 2010 dengan datang 30 menit sebelum pergantian jaga, melaksanakan pemeriksaan keliling kapal setiap jam – jam tertentu, menjalankan perintah nahkoda yang berlaku, dan melaksanakan dinas jaga dengan menggunakan APD.



Gambar 1 Dinas Jaga Saat Malam Hari Persiapan Bongkar Muat Di Pelabuhan



Gambar 2 Dinas Jaga Saat Bongkar Muatan Di Pelabuhan Peneliti Sedang Mendata Muatan Yang Keluar Dari Kapal



Gambar 3 Dinas Jaga Pelabuhan Mengawasi Keselamatan Pekerja

Agar dinas jaga pelabuhan yang dilaksanakan bisa berjalan dengan maksimal, seluruh crew kapal harus mengerti terlebih dahulu mengenai aturan STCW 1978 amandemen 2010 untuk selanjutnya diterapkan diatas kapal secara langsung. Dalam berdinas jaga, baik di pelabuhan ataupun berlabuh jangkar, terlebih dahulu perwira jaga harus memberikan pengarahan tugas jaga dan memastikan bahwa ABK yang berdinas jaga selalu standby dan berkeliling untuk memastikan keamanan di kapal dengan interval waktu yang diinginkan. Memberikan pengarahan dan familiarisasi tentang STCW 1978 amandemen 2010 sehingga mereka tidak terkejut akan penerapannya di lapangan, dan mereka juga sadar akan pentingnya penerapannya STCW 1978 amandemen 2010 tersebut diatas kapal.

2. Selanjutnya peneliti membahas tentang bagaimana optimalisasi kedisiplinan dinas jaga saat bongkar muat

berdasarkan hasil wawancara dari beberapa ABK KM. Satria Nusantara 01 masih belum pernah disinggung atau diadakan meeting yang membahas tentang pelanggaran dinas jaga, dan juga dari ABK sendiri kurangnya kesadaran perihal tugas dan tanggung jawab jadwal jaga masing-masing, sehingga menyebabkan proses bongkar muat serta keamanan kapal menjadi kurang maksimal. Hal ini menjadikan perhatian untuk perwira yang bertanggung jawab mengatur jadwal jaga untuk memberikan tindakan tegas seperti hukuman sebagai peringatan atau memberikan efek jera untuk ABK yang melanggar jadwal dinas jaga, serta sarana memberikan edukasi dan menegakkan peraturan STCW 1978 amandemen 2010 agar dinas jaga sesuai standar internasional saat safety meeting untuk membahas tentang pelanggaran dinas jaga belum bisa diadakan.

KESIMPULAN

Pada pembahasan sebelumnya telah dilaksanakan analisa permasalahan yang ada. Dari Analisa dapat disimpulkan bahwa:

1. Pelaksanaan dinas jaga masih belum optimal karena beberapa ABK masih

kurang memahami dan terhadap isi dari aturan STCW 1978 amandemen 2010 yang mengatur tentang dinas jaga pelabuhan. Dinas jaga saat bongkar muat yang dilaksanakan ABK masih berdasarkan kebiasaan, dan dianggap hanya seperti pekerjaan pelengkap.

2. Kesimpulan selanjutnya tentang bagaimana upaya optimalisasi kedisiplinan dinas jaga saat bongkar muat di pelabuhan adalah masih belum ada pengarahan khusus yang membahas tentang pelanggaran jaga yang di dapati di KM. Satria Nusantara 01. Hal ini menjadikan perhatian khusus untuk perwira yang bertanggung jawab mengatur jadwal jaga untuk melaksanakan pemeriksaan kelengkapan anggota setidaknya 1 minggu sekali, menegakkan dan mengedukasi peraturan STCW 1978 amandemen 2010 serta mengingatkan tugas dan tanggung jawab jaga.

SARAN

Dari pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian tentang penerapan STCW 1978 amandemen 2010 penulis memberikan

saran yang mungkin dapat bermanfaat dan menjadi masukan guna mengatasi kendala-kendala dalam permasalahan dinas jaga Pelabuhan yang dialami diatas kapal. Adapun saran yang ingin peneliti sampaikan adalah sebagai berikut:

1. Untuk Crew ABK kapal Satria Nusantara 01:
Diharapkan untuk mengetahui dan memahami isi dari STCW Amandemen 2010 serta dapat melaksanakan tugas dengan baik dan mengetahui resiko dari pekerjaan. dan agar tidak saling acuh sesamarekan kerja untuk mengingatkan tugas jaga supaya tercipta dinas jaga yang sesuai standar.
2. Untuk para perwira kapal Satria Nusantara 01:
Untuk mengoptimalkan dinas jaga bisa di selipkan diantara crew sedang melaksanakan *safety meeting* untuk mengoreksi dinas jaga yang sudah atau akan dilaksanakan di pelabuhan selanjutnya agar keamanan kapal dan proses bongkar muat berjalan secara maksimal tanpa ada hambatan dari faktor *human error*.

UCAPAN TERIMAKASIH

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat rahmatnya kami dapat menyelesaikan proposal metode penelitian tentang dunia pelayaran dengan judul :“ OPTIMALISASI KEDISIPLINAN KEGIATAN DINAS JAGA KM. SATTRIA NUSANTARA 01 SAAT BONGKAR MUAT DI PELABUHAN” dalam rangka tugas untuk memenuhi persyaratan tugas

akhir semester dan Praktek Laut (PRALA) Politeknik Pelayaran Surabaya.

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

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

1. Yth. Bapak Heru Widada, M.M selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya beserta jajarannya yang memberikan kesempatan kepada peneliti untuk menempuh dan menyelesaikan proposal ini.
2. Yth. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Adm.SDA.,M.Mar selaku Ketua Jurusan Nautika di Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah memfasilitasi peneliti dalam menyelesaikan proposal penelitian ini.
3. Yth. Ibu Siti Fatimah, S.Si.T, M.Pd, M.Mar selaku dosen pembimbing I yang telah memfasilitasi peneliti

dalam menyelesaikan proposal penelitian ini serta memberi bimbingan, arahan dan masukan terhadap isi proposal penelitian yang layak untuk disajikan.

4. Yth. Ibu Dyah Ratnaningsih, S.S., M.Pd. selaku dosen pembimbing II yang berkenan memberi bimbingan, arahan dan masukan terhadap penulisan proposal penelitian yang layak untuk di sajikan.
5. Kepada keluarga yang telah memberikan dukungan baik secara moral maupun material sehingga peneliti dapat menyelesaikan karya ilmiah terapan ini.
6. Teman-teman kelas D-IV TROK - 1 dan teman-teman seangkatan yang saling memberi semangat dan saling membantu dalam menyelesaikan proposal penelitian ini.
7. Semua pihak yang telah ikut berpartisipasi dalam pembuatan proposal karya ilmiah terapan
8. Seluruh Taruna/i Politeknik Pelayaran Surabaya yang telah membantu dalam memberikan semangat dalam menyelesaikan karya ilmiah terapan ini.

Akhir kata proposal penelitian ini kami harapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak

yang berkepentingan baik dalam bidang perkembangan dunia pendidikan maupun dalam bidang perkembangan dunia pelayaran, hal ini dikarenakan proposal penelitian ini pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan mutu pendidikan pada lembaga pendidikan dan pelatihan pelayaran.

DAFTAR PUSTAKA

Arischa, & Octarina. (2022). Pengaruh Disiplin Perwira Mesin Pada Saat Dinas Jaga Guna Kelancaran Operasi Kapal Di MV. SPRING MAS. *Karya Ilmiah PIP Semarang*, 06-07.

Branch. (2019). Dinas Jaga Kapal Sandar Di Pelabuhan. *Karya Ilmiah Polteknepel Surabaya*, 06-07.

Branch. (2019). Pelaksanaan Dinas Jaga Pada Saat Operasi Bongkar Muatan Di Kapal MT. Transko Arafura Pada Pelabuhan Gunung Sitoli. *Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya*, 09-10.

Detik.com. (2022, 08 02). *Pekerja Tewas Tertimpa Balok Besi Saat Bongkar Muat di Pelabuhan JIPE Gresik*. Retrieved from detik.com.

Immer. (1996). *Cargo handling*. London: The Nautical Institute.

International Maritime Organization. (1996). *Watch Keeping Safety And Cargo Management InPort*. London: The Nautical Institute.

International Maritime Organization. (2011). *Meningkatkan Kinerja Tugas Jaga*

Dengan Analisis Fix Overtime Di MT. Ontari PT. Buana Listya Tama.

Istopo. (2019). Dinas jaga Kapal Sandar Di Pelabuhan. *Karya Ilmiah Poltekel Surabaya*, 19-21. Jawa pos. (2019, 05 15). *Pencurian Barang Milik Kapal Marak di Pelabuhan Belawan.*

Retrieved from jawapos.com.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2013). *Disiplin*. Retrieved from Kamus Besar Bahasa Indonesia: <https://kbbi.web.id/>

Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2018). Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran. *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum Vol. 3 No. 1*, 44-45.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2022). *Nakhoda*. Retrieved from Kamus Besar Bahasa Indonesia: <https://kbbi.web.id/>

Manikome. (2022). Analisis Pelaksanaan Dinas jaga Di MT. Penderman Yang Mengakibatkan Hilangnya Fire Fighting Equipment Dan Mooring Equipment. *Karya Ilmiah PIP Semarang*, 13-14.

Martopo, A. &. (2020). Kapasitas Dan Penanganan Muatan Mempengaruhi Stabilitas Kapal.

Karya Ilmiah Poltekel Surabaya, 11-12.

Mohit. (2019, 06 10). *A Safe Port Watch Procedure for Deck Officers*. Retrieved from Marine Insight: <https://www.marineinsight.com/>

Moleong. (2018). Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan di KM. AISHAKAMILAH. *Andromeda Volume 05 No 1*, 105-106.

Musfiqon. (2019). Dinas Jaga Kapal Sandar Di Pelabuhan. *Karya Ilmiah Poltekel Surabaya*, 25-27.

Patton. (2020). Optimalisasi Kedisiplinan Perwira Saat Melaksanakan Jaga Di Atas Kapal Untuk Mencegah Kecelakaan Di Laut. *Karya Ilmiah Poltekel Surabaya*, 22-23.

Peraturan Pemerintah No 11. (2012). Analisis Kelayakan Kebutuhan Pelabuhan Dan Keselamatan Pelayaran Pelabuhan Bian Kabupaten Merauke. *Jurnal Konstruksia Volume 3 No 2*, 05-08.

Peraturan Pemerintah No.69 Pasal 1 ayat 1. (2001). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia*.

Siswanto. (2020). Optimalisasi Kedisiplinan Perwira Saat Melaksanakan Jaga Di Atas Kapal Untuk Mencegah Kecelakaan Di Laut. *Karya Ilmiah Poltekel Surabaya*, 11-12.

Soewedo. (2012). Analisis Kelayakan Kebutuhan Pelabuhan Dan Keselamatan Pelayaran. *Jurnal Konstruksia Volume 3 No 2*, 05-07.

STCW 1978. (1995). *STCW Amandemen 1995 BAB VIII section A*.

STCW 1978. (2010). *amandemen 2010 Chapter VIII*.

STCW 1978. (2010). *Amandemen 2010 Chapter VIII*.

Sugiyono. (2018). Analisis Peningkatan Dinas Jaga Di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan Pada Kapal MT. SEI PAKNING. *Jurnal Dinamika Bahari Vol 8 No 2*, 1962-1963.

Sugiyono. (2022). Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Di Atas Kapal Terhadap Implementasi STCW 1978. *Karya Ilmiah PIP Semarang*, 07-08.

Suharsimi. (2020). *Optimalisasi Kedisiplinan Perwira Saat Melaksanakan Jaga Di Atas Kapal Untuk Mencegah Kecelakaan Di Laut*. Retrieved from <https://www.gramedia.com/>.

Suhasmi. (2020). *Optimalisasi Kedisiplinan Perwira Saat Melaksanakan Jaga Di Atas Kapal Untuk Mencegah Kecelakaan Di Laut. Karya Ilmiah Poltekel Surabaya*, 11-12.

Sulistijo. (2021). Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Pelabuhan Di MV. JK GALAXY Yang Mengakibatkan Rusaknya Lambung Kapal Dan Hilangnya Material Kerja Deck. *Karya Ilmiah PIP Semarang*, 09-10.

Sutarya. (2022). Pengaruh Disiplin Perwira Mesin Pada Saat Dinas Jaga Guna Kelancaran Operasi Kapal Di MV. SPRING MAS. *Karya Ilmiah PIP Semarang*, 06-07.

Triatmodjo. (2004). Analisis Kinerja Operasional Bongkar Muat Peti Kemas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Transportasi Vol. 4 No. 1*, 01-12.

Tribunnews. (2021, 07 13). *Sopir Truk Tewas Tabrak Peti Kemas, Dua Pegawai Pelabuhan Tanjung Priok Jadi Tersangka karena Lalai*. Retrieved from tribunnews.com.

Undang-Undang Pasal 1 angka 41 Nomor 17 Tahun 2008. (2018). *Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran*.

Undang-Undang Perkapalan pasal 1 ayat 40. (2020). Perlindungan hukum anak buah kapal dalam aspek kesejahteraan di bidang hukum ketenagakerjaan. *Sinar Grafika*, 417.

Winardi. (2019). Pelaksanaan Dinas Jaga Pada Saat Operasi Bongkar Muatan Di Kapal MT. Transko Arafura Pada Pelabuhan

Gunung Sitoli. *Jurnal 7 Samudra Politeknik Pelayaran Surabaya*.

Winardi. (2021). Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukandi KM. AISHAKAMILAH. *Andromeda Volume 05*, 104.

Winardi. (2022). Optimalisasi Pelaksanaan Dinas jaga Terhadap Penataan Muatan. *Karya Ilmiah PIP Semarang*, 05-18.

Wiratna. (2018). Analisis Peningkatan Dinas Jaga Di Daerah Rawan Guna Meningkatkan Keamanan Pada Kapal MT. SEI PAKNING. *Jurnal Dinamika Bahari* , 1964-1965.

Ship Operation

Engineering Proceeding

p-ISSN:

Vol. 1, September 2023

e-ISSN:

EVALUASI PROSEDUR KESELAMATAN KERJA KEGIATAN BONGKAR MUAT DI MT. AVIANI DENGAN *FISHBONE ANALYSIS*

Agung Syarifudin¹,Sereati Hasugian²,Heru Widada³

Program Studi Diploma IV Teknologi Rekayasa Operasi Kapal,Politeknik Pelayaran

SurabayaEmail : agungbujangsunda@gmail.com

ABSTRAK

.Kapal tanker merupakan jenis kapal yang mengangkut minyak. Pada kegiatan bongkar muat rentan sekali terjadi kecelakaan kerja. Kecelakaan tersebut dapat disebabkan karena belum diterapkannya prosedur yang ada dengan baik. Berdasarkan hal tersebut diketahui setiap pekerjaan memiliki potensi resiko kecelakaan karena interaksi antara faktor individu, yaitu pekerja, dengan kondisi bahaya di lingkungan kerja. Penelitian ini akan menjadi sebuah hal penting melihat MT. Aviani sebuah kapal yang memuat BBM (Bahan Bakar Minyak) yang menjadi transportasi pengangkut aset sensitif negara. Sehingga penelitian ini akan berfokus pada proses pelaksanaan prosedur keselamatan kerja diatas kapal yang telah dilakukan oleh awak kapal saat melakukan proses bongkar muat. Penelitian ini dilakukan selama +/- 12 bulan di MT. Aviani. Penelitian ini menggunakan jenis kualitatif dengan fishbone analysis untuk menguraikan data. Hasil penelitian menunjukkan berdasarkan angket yang diberikan crew kapal sering belum memakai sarung tangan, kacamata, serta helm saat bertugas. Kemudian, pada proses bongkar muat ada beberapa langkah sesuai ISGOTT yang belum dilakukan salah satunya adalah tank cleaning. Oleh karena itu, melalui analisis fishbone, kesadaran awak kapal saat bertugas menjadi kendala utama dalam kegiatan bongkar muat di MT. Aviani. Saran yang dapat diberikan penulis pada crew adalah dilakukan safety meeting dengan indikator penerapan prosedur bongkar muat pada ISGOTT sebelum melakukan kegiatan proses bongkar muat, serta berkomunikasi aktif juga dengan perusahaan.

Kata Kunci: *Analysis Fishbone*, Bongkar muat, Keselamatan Kerja, Prosedur kerja

PENDAHULUAN

Kapal tanker merupakan kapal khusus yang mengangkut barang berbahaya sebagaimana disebutkan dalam UU No.17 Tahun 2008, bagian penjelasan Pasal 46: yang dimaksud dengan “kapal khusus yang mengangkut barang berbahaya” adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut barang berbahaya yang antara lain berupa gas, minyak bumi, bahan kimia, dan radioaktif. Salah satu jenis kapal tanker sesuai jenis muatannya adalah white oil product. White Oil Product Carriers yaitu yang sering mengangkut minyak petroleum bersih dan siap dipakai seperti Pertamina, Peralite, Premium, Kerosene, Gas Oil, Reguler Mogas (RMS), High Speed Diesel (HSD) atau Solar dan sejenisnya. Bongkar muat barang di atas kapal merupakan aspek penting yang harus diperhatikan. Selain perkembangan teknologi dan pesatnya perkembangan pelayaran, banyak perusahaan yang menggunakan transportasi darat, udara dan terutama laut. Berdasarkan fakta di atas, kegiatan bongkar muat barang dari kapal ke dermaga (stevedoring) atau bongkar muat barang dari dermaga ke kapal (cargodoring) semakin meningkat. Namun, untuk mempercepat proses bongkar muat dibutuhkan tenaga bongkarmuat yang profesional yang mana faktor penting dalam bongkar muat. Landasan utama hukum keselamatan kerja di atas kapal tercantum pada Permenhub No. PM 40 tentang pemeriksaan kesehatan pelaut, tenaga penunjang

keselamatan pelayaran, dan lingkungan kerja pelayaran. Pada pasal 2 menyatakan bahwa Pemeriksaan terhadap kesehatan Pelaut dan Tenaga Penunjang Keselamatan Pelayaran serta lingkungan kerja pelayaran. Mengutip pada SOLAS 1974 (Safety of Life At Sea) pada bab 7 tentang pengangkutan muatan berbahaya yang berisikan bagaimana menyiapkan dan menangani muatan berbahaya di kapal. Lalu, dari bab tersebut dikenal dengan IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code). Menurut Aturan ini, muatan oil product di kategorikan muatan yang berbahaya. Oleh karenanya, oilproduct tanker sangat rentan karena termasuk dalam jenis kapal yang mengangkut muatan berbahaya. Proses bongkar muat muatan oil product sangat penting untuk dilakukan dengan kehati-hatian untuk mengurangi resiko pemicu terjadinya kebakaran dan hal-hal yang belum diinginkan lainnya (Audi et al., 2021). Tingkat kecelakaan kerja jugasangat tinggi di negara berkembang, termasuk Indonesia, karena negara berkembang memiliki banyak industri padat karya, sehingga banyak pekerja menghadapi masalah serius, potensi resiko (ILO, 2013). Dapat disimpulkan bahwa setiap pekerjaan pasti memiliki resiko kecelakaan, karena lingkungan kerja belum pernah memisahkan faktor individu yaitu pekerja dan kondisi bahayadi lingkungan kerja. Rumusan Masal

TINJAUAN PUSTAKA

1. Kajian Seminar Jurnal Nasional Sains dan Teknologi Terapan III yang dilakukan oleh Basuki, dkk (2015) berjudul “Resiko Kegiatan Bongkar Muat sebagai Komponen *Dwelling Time* di Pelabuhan”. Penelitian ini menggunakan metode statistik dan probabilistik untuk menentukan resiko mana yang memiliki dampak terbesar terhadap operasi bongkar muat di pelabuhan dengan menghitung deviasi waktu sesuai standar operasional dan waktu operasi aktual dari seluruh kegiatan bongkar muat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa resiko terbuangnya waktu dalam kegiatan *truck-loss-out* dan *truck-loss-it* sangat tinggi, sedangkan resi pesanan dan pencetakan *batch* tinggi dan taruhannya rendah. Total waktu hilang akibat kegiatan bongkar muat yang berkontribusi terhadap waktu tunggu *Truck Losing Out* adalah 11,9 jam dibandingkan waktu standar normal. Sementara itu, seluruh waktu hilang yang berkontribusi terhadap *dwell time* melalui aktivitas *loading* berasal dari pencetakan slip kerja ditambah 12,5 jam *Stack In*. Hal ini membuktikan bahwa kegiatan bongkar muat merupakan bagian yang memberikan kontribusi terhadap *dwell time*.
2. Pada jurnal penelitian Anwar et.al (2020) yang terbit di Jurnal Saintek Maritim, Volume 21 Nomor 1 dengan judul “Prosedur Pelaksanaan Keselamatan Bongkar Muat LPG di MT. Gas Patra 3”. Penelitian yang menggunakan deskriptif kualitatif ini memberikan hasil terkait dengan prosedur yang digunakan dalam melakukan bongkar muat di MT. Patra Gas 3 dengan dokumen bongkar muat, langkah-langkah penerapan prosedur keselamatan selama proses pemuatan LPG dan langkah-langkah

pemantauan keselamatan kerja. Di MT. Patra Gas 3 sistem bongkar muat menggunakan sistem hidrolik dan mengutamakan keselamatan proses bongkar muat. Selain itu juga peneliti menekankan adanya latihan keselamatan keadaan darurat sebagai bentuk antisipasi. Penelitian yang dilakukan oleh Kamal et.al (2022) yang terbit di Jurnal Ilmiah Meteor STIP Marunda vol.15 dengan judul “Upaya Peningkatan Penanganan Terjadinya Pencemaran Laut Pada Saat Bongkar Muat Minyak Di Kapal MT SC ALIA XVII”. Penelitian ini memaparkan terkait dengan permasalahan bongkar muat yang terjadi pada kapal dengan penyebab utama kelalaian dan kurang terampilnya awak kapal. Penelitian ini menyajikan juga solusi yang seharusnya dilakukan berdasarkan dengan kondisi lapangan yang terjadi.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian kualitatif deskriptif, deskriptif adalah rumusan masalah yang memandu penelitian untuk menggali atau memotret situasi sosial yang akan diteliti secara luas dan mendalam. Penelitian kualitatif berfokus pada fenomena sosial dan mengungkapkan perasaan dan persepsi partisipan yang diteliti.

Sumber data yang dipergunakan pada penelitian ini akan berasal dari hasil pengamatan serta kajian pustaka yang dilakukan oleh penulis. Pada sumber primer akan didapatkan dari

pengumpulan data angket yang dilakukan pada *crew* kapal serta hasil observasi yang dilakukan berupa foto. Pemberian angket ini akan dilakukan pada *crew* kapal yang bertugas dengan skala 1-4 terkait dengan prosedur kerja yang dilakukan

Sedangkan sumber data sekunder merupakan sebuah sumber data yang dapat mendukung dan menyempurnakan analisis setelah sumber primer ada. Sehingga dalam penelitian ini sumber sekunder berasal dari penelitian terdahulu, buku, serta artikel ilmiah yang selaras dengan topik penelitian.

Dalam hal ini penulis menggunakan analisis dengan mengkaitkannya dengan metode *fishbone* untuk menemukan sebab akibat dari permasalahan yang ada. Penulis menggunakan teknik analisis data

berupa *fishbone analysis*, yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau mengilustrasikan data yang terkumpul dalam bentuk diagram *fishbone* untuk mengidentifikasi penyebab dan akibat dari permasalahan hingga mencapai suatu kesimpulan. Serta data apa adanya, tanpa ingin menarik kesimpulan atau generalisasi yang diterima secara umum.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Observasi dilakukan dengan tujuan mengamati objek secara langsung dengan

seksama. Dalam penelitian yang berjudul “Evaluasi Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja Kegiatan Bongkar Muat Di Kapal MT.Aviani Dengan *Fishbone Analysis*”, maka penulis berupaya mengumpulkan data kejadian yang berkaitan dengan bongkar muat. Kejadian yang berkaitan dengan bongkar muat MT.Aviani terdapat beberapa kegiatan kapal yang belum memenuhi prosedur pelaksanaan bongkar muat sesuai dengan ISGOTT. Berikut merupakan beberapa kegiatan yang diobservasi oleh penulis di atas kapal : Pada tanggal 14 Mei 2022 tepatnya pukul 14.54 WITA. Kapal MT. Aviani sedang melakukan proses muat grade Pertamina dan Peralite di Terminal Bahan Bakar Minyak (TBBM) Maumere. Pada pukul 17.00 terdapat kejadian pingsannya seorang kadet di Main deck. Kejadian ini dialami kadet saat proses muat. Hal ini terjadi akibat main hull yang dibiarkan terbuka sehingga uap minyak meluap ke main deck. Tindakan langsung juru mudi saat menemukan kejadian tersebut dengan menggotong kadet menjauhi dari main deck.

1. Pada tanggal 13 April 2022 MT. Aviani sedang melakukan sandar di TBBM Maumere guna melakukan proses muat. Pada saat proses pemasangan hosse ke manifold kapal terjadi kesalahan

oleh petugas darat yang menyebabkan sisa minyak yang terdapat pada hosse tumpah dan berceceran di area main deck sekitar spill box kapal. Sekitar pukul 03.45, Saat juru mudi hendak membantu merapatkan hosse pada reducer terjadi kecelakaan luka ringan pada tangan akibat belum memakai sarung tangan. Saat memutar baut reducer dengan menggunakan kunci terjadi suatu pentalan yang diakibatkan kunci yang digunakan sudah sedikit longgar. Kejadian lain juga terjadi saat juru mudi hendak meninggalkan area manifold terpeleset akibat dari tumpahan minyak yang berceceran di sekitar area spill box dan saat itu ia belum menggunakan safety shoes.

2. Pada tanggal 23 Oktober 2022 sekitar pukul 10.54 MT. Aviani bersandar di TBBM Atapupu. Sekitar pukul 12.30 WITA Juru mudi selesai menyambung hosse pada manifold kapal dan pergi menuju pump room untuk membukakan master valve. Pada saat berada di dalam pump room beberapa saat juru mudi merasakan pusing dikarenakan kandungan oksigen yang kurang

dalam pump room dan belum dilakukannya pemeriksaan kadar atmosfer secara berkala sebelum melakukan kegiatan bekerja didalam ruang pump room. Saat kejadian tersebut juru mudi lain belum ada ditempat (pintu masuk pump room).

3. Selanjutnya, penulis menemukan bahwa dalam kegiatan proses bongkar muat di atas kapal MT. Aviani belum sesuai dengan panduan ISGOTT, khususnya dalam langkah tank cleaning yang belum dilakukan. Selain itu, awak kapal juga belum melakukan pengecekan terhadap perhitungan muatan yang diterima sesuai dengan tanda yang tertera di main hull.
 - a. Pemakaian Alat Pelindung diri Pada bagian ini crew kapal yang menjadi responden cenderung jarang memakai APD. Jenis APD yang jarang dipakai ialah safety shoes, sarung tangan, kacamata, dan masker.



Gambar 2. Hasil Angket Bagian Alat Pelindung Diri

b. Proses kegiatan Bongkar Muat

Pada kegiatan ini penulis menemukan bahwa banyak prosedur yang dilewatkan oleh crew kapal dan belum sesuai dengan ISGOTT. Prosedur yang sering kali dilewatkan oleh crew kapal adalah pengecekan kadar oksigen dalam pump room dan juga pemberian tanda bahaya pada buritan. Selain itu hal fatal adalah koordinasi dalam pelaksanaan tugas yang ada.



Gambar 2. Hasil Angket Bagian Proses Bongkar Muat

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitan yang ada tentang upaya penerapan prosedur keselamatan kerja pada kegiatan bongkar muat di kapal MT. Aviani disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan analisis fishbone yang dilakukan, dapat disimpulkan beberapa faktor yang menyebabkan masalah dalam kegiatan proses

bongkar muat di atas kapal MT. Aviani. Faktor manusia mencakup kurangnya tanggung jawab dan komunikasi aktif dari crew kapal serta ketidakpatuhan terhadap langkah proses bongkar muat sesuai dengan panduan ISGOTT. Faktor metode mencakup ketidaksesuaian kegiatan proses bongkar muat dengan panduan ISGOTT. Faktor mesin melibatkan masalah seperti kondisi area pump room dan main hull yang menyebabkan narcosis serta keberadaan area spill box yang licin. Faktor material mencakup kurangnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) lengkap oleh crew kapal. Terakhir, faktor lingkungan mencakup ketidakpatuhan crew kapal terhadap prosedur ISGOTT.

2. Untuk mengatasi masalah ini, rencana penanggulangan yang dapat dilakukan adalah:
 - a. Perwira atau chief kapal dapat melakukan safety meeting dengan indikator Ship Shore Safety Check List dan membuat papan prosedur kegiatan proses bongkar muat untuk meningkatkan tanggung jawab dan komunikasi aktif crew kapal
 - b. Crew kapal perlu diberikan arahan ulang terkait pentingnya

menerapkan langkah proses bongkar muat sesuai dengan panduan ISGOTT.

- c. Chief kapal dapat melakukan pengecekan kepada crew yang bertugas di area pump room dan main hull untuk memastikan kadar oksigen yang cukup serta memeriksa kembali keberadaan areaspill box yang licin.
- d. Crew kapal harus menggunakan alat pelindung diri (APD) lengkap saat bertugas dan diperiksa ulang oleh chief kapal.
- e. Chief kapal bisa melakukan pengecekan mandiri pada setiap crew kapal dan memastikan persediaan APD tetap ada.
- f. Melakukan safety meeting yang menekankan pentingnya mengikuti pedoman ISGOTT untuk menjaga

keselamatan kerja saat bertugas. Dengan melakukan langkah-langkah ini, perwira atau chief kapal dapat memastikan bahwa crew kapal memiliki pemahaman yang kuat tentang tanggung jawab mereka dalam proses bongkar muat, mematuhi panduan ISGOTT, dan menjaga keselamatan kerja secara aktif.

SARAN

Berikut adalah saran-saran untuk Kapal MT. Aviani agar dapat menerapkan upaya penerapan keselamatan kerja prosedur bongkar muat secara efektif:

1. Pihak Awak Kapal MT. Aviani perlu melakukan pengarahan melalui pertemuan keselamatan sebelum memulai kegiatan bongkar muat. Perwira senior atau nahkoda harus meningkatkan pengawasan selama proses bongkar muat untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Perwira juga harus menekankan pentingnya penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) oleh semua awak sebelum melaksanakan kegiatan bongkar muat.
2. Pihak Perusahaan sebagai pemilik kapal harus memberikan perhatian yang lebih pada anak buah kapal dan petugas yang akan bekerja di kapal. Perusahaan harus mengajarkan dan menyebarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) kepada semua.

UCAPAN TERIMAKASIH

Pada kegiatan menyelesaikan Karya Ilmiah Terapan ini, dengan penuh rasa hormat yang tinggi dan terima kasih pada seluruh pihak yang terlibat membantu, memotivasi,

membimbing, serta memberikan dorongan yang kuat pada penulis untuk menyelesaikan ini.

Maka, perkenankanlah saya memberikan ucapan terima kasih pada yang terhormat:

1. Bapak Heru Widada, M.M. selaku Direktur Politeknik Pelayaran Surabaya
2. Ibu Anak Agung Istri Sri Wahyuni, S.Si.T., M.Adm. SDA selaku Kepala Jurusan Nautika
3. Ibu Sereati Hasugian, S.Si.T M.T. selaku pembimbing I
4. Bapak Heru Widada, M.M. selaku pembimbing II
5. Kepada Orang tua dan keluarga yang telah memberikan dukungan, motivasi dan semangat dalam menyelesaikan proposal ini.
6. Teman-teman seperjuangan yang juga selalu memberikan motivasi baik berupa pendapat, motivasi dan hal-hal lainnya dalam rangka pembuatankarya ilmiah ini.

DAFTAR PUSTAKA

- (ILO), I.L.O., 2013. *Keselamatan dan Kesehatan Kerja Keselamatan dan Kesehatan Sarana untuk Produktivitas*. Bahasa Inded. Jakarta: SCORE.
- Andry, M. A., & Yuliani, F. (2014). *Implementasi kebijakan keselamatan pelayaran*. *Jurnal Administrasi Pembangunan*, 2(3), 259-264.
- Antão, P., Calderón, M., Puig, M., Michail, A., Wooldridge, C., & Darbra, R. M.(2016). *Identification of occupational health, safety, security (OHSS) and environmental performance indicators in port areas*. *Safety science*, 85, 266-275.
- Anwar, M. S., Hermawan, M., & Mahasi, S. (2021). *Prosedur Pelaksanaan Keselamatan Bongkar Muat LPG di MT. Gas Patra 3. JURNAL SAINS DAN TEKNOLOGI MARITIM*,21(1), 38-49.
- Audi, A., Setiyantara, Y., Astriawati, N., & Sujanjar, S. (2021). *Evaluasi Pelaksanaan Inert Gas System (Igs) Pada Kapal Tanker (Studi Kasus Di Kapal MT. Winson No. 5 Milik Perusahaan Winson Oil Singapore)*. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*,21(2), 126–140
- Basuki, M., Susanto, R. B., & Herianto, H.P. (2015, August). *Analisis Risiko Kegiatan Bongkar Muat Sebagai Komponen Dwelling Time Di Pelabuhan*. In *Seminar Nasional Sains dan Teknologi Terapan III* (pp.511-518).
- Dara, A. P., Abidin, Z., & Marsanti, A. (2022). *Hubungan Unsafe Action dengan Kejadian Kecelakaan Kerja di Workshop Produksi Komponen Aksesoris*. *Media Bina Ilmiah*, 17(2),243-252.
- Handayani, N. U., & Renaldi, S. V. (2018). *Analisis Waste Pada Proses Unloading Kayu Log Dengan Pendekatan Lean Service Pada Terminal Nusantara Pelabuhan Tanjung Emas PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)*. IENACO (Industrial Engineering National Conference) 6 2018.
- Hendrentan, A. (2020). *Program Kesehatan Dan Keselamatan Kerja Di Atas Kapal*. *Jurnal Sains*

- Teknologi Transportasi Maritim,
2(1), 1-10.
- International Safety Guide for Oil Tanker
and Terminals (ISGOTT)*
- Kamal, R., Widodo, A., & Siregar, P. I.
(2022). *Upaya Peningkatan
Penanganan Terjadinya
Pencemaran Laut Pada Saat
Bongkar Muat Minyak Di Kapal
MT SC ALIA XVII*. Meteor STIP
Marunda, 15(1), 97-
103.
- Kundori, K. 2022. *Dasar Manajemen
Kapal Tanker*. KBM
Indonesia: Jawa Timur.
- Pemerintah, P. Peraturan Pemerintah
Nomor 61 Tahun 2009 Tentang
Kepelabuhanan.
- PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN REPUBLIK
INDONESIA NOMOR PM 40
TAHUN 2019 TENTANG
Pemeriksaan Kesehatan
PELAUT, TENAGA
PENUNJANG KESELAMATAN
PELAYARAN, DAN
LINGKUNGAN KERJA
PELAYARAN
- Siswoyo, B., & Kurniawan, A. (2014).
*Pengembangan Fasilitas
Penunjang Keselamatan Pelayaran
di Pelabuhan Biak*. *Jurnal
Penelitian Transportasi Laut*,
16(2), 51-60.
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian
Pendidikan Pendekatan Kuantitatif,
Kualitatif, dan R&D*. Bandung:
Alfabeta.
- Supartini, S., Dekanawati, V., Handojo,
B., & Juniarto, K. (2021).
*Implementasi Kesehatan dan
Keselamatan Kerja (K3) bagi
Pekerja Lapangan di Pelabuhan
New Priok Container Terminal 1*.
Majalah Ilmiah Bahari Jogja, 19(2),
43-63.