

DELEGASI TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB ABK DALAM PROSES BERLABUH DAN SANDAR KAPAL NIAGA

Ade Chandra Kusuma
Akademi Maritim Yogyakarta
Email: adepng11@gmail.com

ABSTRAK

Teknologi cenderung memerlukan karyawan yang lebih profesional, ilmiah, dan karyawan kantor lainnya untuk tetap dapat mengoperasikan sistem. Dalam kebanyakan pengangkatan karyawan, resiko antara pegawai telah meningkat. Karena orang-orang pada hakikatnya bukan mesin yang efisien. Tampaknya tepat untuk menggantikan pekerjaan rutin dengan sistem otomatis yang dapat melakukan pekerjaan yang lebih cepat dan lebih baik, yang karena kemungkinan orang-orang untuk melakukan pekerjaan yang lebih maju, yang biasanya adalah pekerjaan kantor.

Teknologi dan pendidikan dimana kebutuhan modern akan keterampilan yang lebih tinggi berarti diperlukan adanya tenaga kerja yang lebih berpendidikan. Adanya pendidikan dan pelatihan lebih tinggi merupakan keharusan untuk menghindari kelebihan orang-orang yang kurang berkembang dan kekurangan orang-orang yang sangat berkembang. Teknologi dan tenaga kerja teknologi baru dapat memaksa perusahaan merumahkan pegawai yang berprestasi memuaskan tetapi ketrampilannya tidak lagi memenuhi tuntutan.

Kompetensi pelaut yang diamanatkan pada STCW amandemen 2010 membuat perubahan perkembangan kinerja pelaut menuju pada keselamatan kerja yang tinggi. Delegasi pimpinan yang terdapat pada rank jabatan di struktur organisasi kapal mencerminkan koordinasi yang dijalankan sesuai dengan beban dan tanggung jawab crew kapal masing-masing.

Kata kunci: Teknologi, Ketrampilan, Kompetensi Pelaut

ABSTRACT

Technology tends to require more professional, scientific, and other employees to keep the system operating. In most employee appointments, the risk among employees has increased. Because the people on the right are not efficient machines. It seems appropriate to replace routine work with automated systems that can do a faster and better job, which is because of the possibility of people to do a more advanced job, which is usually an office job.

Technology and education where the modern need for higher skills means the need for a more educated workforce. The presence of higher education and training is a must to avoid the advantages of the less developed and the less developed.

New technology and workforce technology can force companies to lay off satisfactory employees but their skills no longer meet the demands.

The competitiveness of seafarers mandated in the 2010 amendment STCW makes a progressive change in seafarers' performance towards a high level of work safety. The delegation of leadership in the rank of rank in the ship's organizational structure reflects the coordination carried out in accordance with the burden and responsibility of each ship's crew.

Keywords: Technology, Skills, Competence of Seafarers

A. PENDAHULUAN

Desain sistem bagi kerja tim yang lebih baik dimana prosedur mengharuskan orang-orang untuk bekerja sama sebagai suatu sistem. Kerja tim dapat direkayasa dari suatu situasi kerja melalui tata letak dan penugasan kerja yang memisahkan orang-orang sehingga bagi mereka tidak praktis bekerjasama, sekaligus arus kerja mengharuskan adanya kerja tim.

Coordinating atau mengkoordinasikan merupakan salah satu fungsi manajemen untuk melakukan berbagai kegiatan agar tidak terjadi kekacauan, percekocokan, kekosongan kegiatan, dengan jalan menghubungkan-hubungkan, menyatu- padukan dan menyelaraskan pekerjaan-pekerjaan bawahan sehingga terdapat kerjasama yang terarah dalam usaha mencapai tujuan bersama atau tujuan organisasi. Disinilah masalah yang sering dihadapi dalam pelaksanaan kerja tim yang diperlukan pendelegasian kerja sesuai dengan rank yang ada di dalam struktur organisasi.

Dua fakta Tentang teori karakteristik tugas dimana pekerjaan itu berbeda-beda dan beberapa pekerjaan itu . Tiga teori karakteristik tugas diantaranya:

1. Teori prasyarat atribusi tugas

Pendekatan karakteristik tugas dimulai dengan pekerjaan pionir dari Arthur Turner dan Paul Lawrence, dimana mengembangkan suatu studi

penelitian untuk menilai efek dari beberapa jenis pekerjaan yang berbeda terhadap kepuasan dan ketidakhadiran. Mereka meramalkan bahwa para karyawan akan lebih memilih pekerjaan-pekerjaan yang kompleks dan menantang mendefinisikan kekompleksitasan pekerjaan dari segi enam karakteristik tugas yaitu:

- a. Variasi,
- b. Otonomi,
- c. Tanggung jawab,
- d. Pengetahuan dan dan keterampilan,
- e. Interaksi social yang dibutuhkan.dan
- f. Interakasi sosial pilihan.
- g. Semakin tinggi sebuah pekerjaan dinilai pada karakteristik ini, menurut turner dan lawrence, semakin kompleks pekerjaan tersebut.

2. Model Karakteristik Pekerjaan.

Teori prasyarat atribusi tugas dari turner dan lawrence meletakkan dasar-dasar dari apa yang saat ini menjadi kerangka pikiran utama dalam mendefinisikan karakteristik tugas dan memahami hubungan mereka dengan motivasi, kinerja, dan kepuasan pekerja. menurut job characteristic model JCM dari Greg Oldham setiap pekerjaan dapat dideskripsikan dalam lima dimensi pekerjaan inti, yang didefinisikan sebagai berikut:

- a. Ragam ketrampilan
- b. Identitas tugas
- c. Tingkat pentingnya
- d. Otonomi
- e. Umpan balik

3. Model Pemrosesan Informasi Sosial

Model sip berpendapat bahwa pekerja mengadopsi sikap dan perilaku dalam menanggapi isyarat social yang diberikan oleh orang lain yang memiliki kontak dengan mereka.

Menurut The Liang Gie CS. (Matutina dkk ,1993) bahwa pekerjaan yang dilakukan oleh seseorang manajer dalam memberikan inspirasi, semangat,

dan dorongan kepada orang lain (pegawai) untuk mengambil tindakan-tindakan. Pemberian dorongan ini dimaksudkan untuk mengingatkan orang-orang atau pegawai agar mereka bersemangat dan dapat mencapai hasil sebagaimana dikehendaki dari orang tersebut. Oleh karena itu seorang manajer dituntut pengenalan atau pemahaman akan sifat dan karakteristik pegawainya, suatu kebutuhan yang dilandasi oleh motivasi dengan penguasaan manajer terhadap perilaku dan tindakan yang dibatasi oleh motivasi, maka manajer dapat mempengaruhi bawahannya untuk bertindak sesuai dengan keinginan organisasi. teori motivasi dalam manajemen sdm.

Koordinasi antara divisi operasi. Langkah untuk menangani hal-hal dalam bentuk communication gap, misunderstanding, atau semangat untuk lebih berprestasi dalam menjalankan fungsinya terutama antara divisi operasi dengan divisi teknik. Pemahaman kesisteman terhadap organisasi dimana diterapkan pendekatan kesisteman yang lebih dikenal sebagai total system approach terhadap isu kesenjangan koordinasi. Membangun tim yang kokoh menurut Stephen P Robbins bahwa sebuah tim dapat menghasilkan sinergi yang positif bila dilakukan dengan usaha yang terkoordinasi. Usaha masing-masing individu dapat menghasilkan kinerja yang lebih tinggi daripada penjumlahan input masing-masing individu. Tim berkinerja tinggi telah diketahui memiliki karakteristik bersama dan cenderung tim kecil serta berisi orang-orang dengan tiga tipe ketrampilan yang berlainan teknis, pemecahan masalah, dan pengambilan keputusan, serta antar pribadi. ketrampilan itu menandingkan orang-orang pada berbagai peran. Tim memiliki suatu komitmen pada maksud bersama, menegakkan tujuan spesifik, dan memiliki kepemimpinan dan struktur untuk memberikan fokus dan pengarahan.

Prinsip-prinsip yang dikemukakan oleh manajemen sumber daya manusia banyak ditemukan melalui praktik dan observasi umum tanpa penelitian dan eksperimentasi yang cukup diawasisehingga disangsikan valisitasnya dan oleh karenanya hanya dapat diberi label generalisasi yang berguna atau konsep teoritis saja. Sasaran daripada manajemen sumber daya manusia adalah mewujudkan satuan kerja yang efektif dan itu hanya mungkin

terwujud bila para manajer di dalam suatu organisasi tidak mengabaikan fungsi-fungsi personalia.

Langkah langkah dalam pengorganisasian, bila ditentukan adanya proses atau prosedur dimana :

- a. Pertama-tama harus dipelajari sebaik-baiknya rencana yang telah ditetapkan, terutama dari segi:
 - 1) Apa tujuan usahanya, apa obyektifnya
 - 2) Apa-apa yang harus dilakukan atau dijalankan
 - 3) Siapa-siapa yang harus menjalankannya
 - 4) Bilamana harus menjalankannya
- b. Menjelaskan siapa yang berwenang dan bertanggung jawab atas rencana tersebut
- c. Tujuan diperinci menjadi prapta (objektif)
- d. Setiap unit kerja dipertanggung jawabkan kepada suatu kelompok atau bagian/seksi dengan pimpinan pusat pada seorang kepala masing-masing
- e. Kepada setiap kepala unit didelegasikan ke wewenang serta tanggung jawab yang sesuai dengan bobot unitnya
- f. Pengaturan-pengaturan tersebut di atas selanjutnya dibuat skema atau bagan organisasi Susilo

Keputusan yang baik dan benar dimana cara berpikir dan membuat keputusan itu baik untuk keputusan yang tidak melibatkan orang lain. Tetapi tidak jalan didunia biasa dimana keputusan itu melibatkan orang yang dihargai sumbangannya. Perasaan, sikap dan pendapat orang-orang yang terlibat itu menambah unsure lain pada keputusan yang diambil. Pemimpin diharap mampu membuat keputusan yang baik , yaitu bermutu dan diterima oleh orang yang terlibat.

Proses penyediaan dan pengembangan jasa transportasi haruslah efektif , apabila tujuan proses dapat dicapai, sedangkan proses dikatakan efisien, apabila tujuan proses tersebut dapat dicapai dengan ekonomis.

B. PEMBAHASAN

1. Kepemimpinan

Beberapa fakta mengenai kepemimpinan organisasi yang diusahakan pemimpin dapat dikelompokkan dalam tiga perkataan yaitu cocok, sejalan dan taat asas. Mereka berusaha mengatur perilaku agar cocok dengan tuntutan situasi, sehingga bukan merupakan suatu reaksi yang berlebih-lebihan atau reaksi yang kurang, serta mencoba untuk membuat perilaku mereka seiring sejalan dengan tugas, dan dengan kenyataan organisasi dan kelompok.

2. Pendelegasian Tugas

Guna mewujudkan suatu lingkungan kerja yang aman dan memadai di kapal, dan berdasarkan peraturan, kecakapan dan ketrampilan kepelautan, maka semua pihak yang bekerja di kapal dibebankan tugas dan tanggung jawab masing-masing perlu diperketat dan dipertegas. Pihak-pihak yang dimaksud disini meliputi:

- a. Nahkoda dan atau pemilik kapal
- b. Para perwira pada umumnya
- c. Para perwira dinas geladak
- d. Para perwira dinas mesin
- e. Para perwira dinas radio
- f. Para perwira dinas perbekalan
- g. Para pelaut rendahan umumnya
- h. Para pelaut dinas geladak
- i. Para pelaut dinas mesin
- j. Pelaut dinas perbekalan

Bagi perwira kapal dalam melayani jangkar memakai pengaman, serta jika jangkar tidak dipergunakan sebaiknya dikaitkan saja. Setiap awak kapal supaya tidak melakukan hal-hal yang patut dilakukan, dan tidak melakukan perbuatan tidak senonoh atau sembrono yang mencelakakan dirinya atau orang lain. secara khusus bagi perwira-perwira yang ditempatkan pada

bidangnya atau keahliannya juga harus mempunyai pemahaman mengenai hal-hal yang bersifat umum sesuai tugas penempatannya.

Perwira geladak dimana mengetahui tentang tros dan tali temali, sedangkan anak buah kapal rendahan pada umumnya mengetahui hal-hal yang berkaitan dengan alat-alat penolong dan jangkar untuk anak buah kapal rendahan dinas geladak harus mengetahui tentang hal-hal yang berkaitan dengan tros-tros dan tali temali.

3. Pelaksanaan

a. Pembagian Kerja

Tanggung jawab Serang berdasarkan Sistem Manajemen Keselamatan (ref.ISM Code) dimana serang bertanggung jawab kepada mualim I mengenai kesiagaan di haluan pada saat kapal olah gerak dan menyiapkan jangkar pada saat hibob atau lego. Tanggung jawab kelasi berdasarkan SMK bertanggung jawab kepada Mualim I tentang kesiagaan di haluan/buritan pada saat kapal olah gerak dan menyiapkan jangkar dan tali tambat dalam rangka sandar dan labuh dan mengawasi ketegangan tali pada saat kapal sandar. Juru mesin berdasarkan SMK bertanggung jawab kepada mandor mengenai hal membantu setiap ada tugas yang diperlukan pada waktu olah gerak kapal.

b. Proses Sandar dan Lepas Sandar

Setibanya kapal didermaga ada prosedur sandar dan lepas sandar kapal di pelabuhan yang harus diikuti dan diterapkan. Semua harus mengikuti peraturan yang sudah ada di undang-undang pelayaran, dimana teknik dan cara bagaimana sandar dan lepas sandar bilamana arus dari depan dan ombak dari arah laut.

Beberapa persiapan sandar dan lepas sandar sebagai berikut:

- 1) Semua instruksi diberikan dari anjungan navigasi
- 2) Perwira jaga harus melaporkan setiap situasi berbahaya yang timbul pada operasi penambatan
- 3) Tromol/winch harus dihidupkan paling sedikit satu jam sebelum penambatan dimulai.

- 4) Pada waktu menerima atau melepaskan kapal tunda, isyarat yang jelas harus dimengerti dan diakui antara anjungan dan stasiun penambatan
- 5) Seluruh operasi penambatan harus dilakukan di bawah tanggung jawab perwira
- 6) Sebelum tiba, mualim I harus memastikan seluruh stopper, tali penghantar dan tali lainnya siap digunakan. Pelindung tikus harus pada tempatnya dan lengkap untuk tiap tali tambat
- 7) Kirim hanya jumlah tali tambat yang dapat anda tangani pada suatu waktu. Jangan mengirim seluruh tali tambat pada waktu bersamaan pada waktu kapal sedang mendekati dermaga atau menyesuaikan posisinya.
- 8) Untuk mengatur posisi kapal gunakan hanya satu tali spring dan tali tambat haluan atau buritan
- 9) Jangan mencampur beberapa jenis tali tambat, misal bila tali tambat haluan dari nilon, maka semua tali tambat haluan harus dari nylon dengan diameter yang sama

Tugas jaga selama kapal sandar di dermaga diatur sebagai berikut:

- 1) Saat kapal sandar, jaga dilakukan 24 jam
- 2) Setelah selesai tugas jaga maka ABK mendapat hak libur 1 hari kerja
- 3) Petugas jaga tidak dibenarkan meninggalkan kapal/ lingkungan kapal
- 4) Nahkoda berwenang mengganti personil jaga jika dianggap perlu dan dalam keadaan mendesak.

Tugas dan tanggung jawab serang (Bosun) dimana sewaktu kapal olah gerak atau sandar atau berangkat, serang berada di haluan untuk mengoperasikan mesin jangkar (windlass) mempersiapkan jangkar dan menjalankan perintah Nahkoda melalui Mualim III, serta membantu ABK lainnya.

Kapal di dermaga /ikat di buoy pada saat kapal tiba terdiri dari:

- 1) Satu orang perwira berada di haluan, satu di buritan untuk memimpin tugas-tugas ditempat tersebut
- 2) Satu jam sebelumnya memberitahu KKM, Masinis Jaga dan seluruh ABK

- 3) Apabila diperlukan memasang semboyan karantina, minta pandu, bendera Negara yang dikunjungi dan lain-lain.
- 4) Menyiapkan ships condition (draft, sisa air tawar, bahan bakar dan muatan, sisa ruangan, store)
- 5) Moorings Winch disiapkan serta tros-tros, tali buangan
- 6) Apabila direncanakan langsung ada kegiatan muat bongkar, maka alat muat bongkar disiapkan.
- 7) Dianjungan semua sarana olah gerak disiapkan dan dicoba, jam-jam dicocokkan

Berangkat:

- 1) Rencana berangkat diumumkan dan satu jam sebelumnya memberitahukan kamar mesin, KKM/Masinis Jaga, serta semua ABK
- 2) Kapal dibuat layak laut, sekoci dan jendela-jendela /pintu diperiksa dan dironda apakah ada penumpang gelap.
- 3) Tiap kepala bagian deck, mesin, radio dan catering memeriksa bagiannya dan anak buahnya masing-masing
- 4) Usahakan stabilitas positif, siapkan ships condition
- 5) Memasang semboyan-semboyan yang diperlukan
- 6) Dianjungan dan kamar mesin jam-jam dicocokkan, saran olah gerak disiapkan termasuk buku-buku navigasi yang diperlukan.
- 7) Jam-jam pelaksanaan test dicatat dalam buku jurnal



Sumber: <http://industri.bisnis.com>

Penggunaan tros pada waktu sandar dapat terjadi bahwa kapal letaknya terlalu jauh dari dermaga saat mau sandar. Di sini kita harus melemparkan tali buangan untuk mengikat ujung tros yang akan di aria dan dipasang di bolder dermaga. Membawa tros dengan sekoci dapat dilakukan bila kapal akan pindah bersandar di dermaga ke bui atau sebaliknya.

c. Proses Berlabuh

Tugas jaga pada waktu kapal labuh jangkar diatur sebagai berikut:

- 1). Selama kapal labuh jangkar, penjagaan dilakukan sesuai periode yang lazim berlaku di kapal.
- 2). Sebelum dilakukan timbang terima jaga laut maka diadakan ronda keliling untuk membuktikan bahwa pada saat timbang terima jaga, kapal dalam keadaan baik/aman.
- 3). Bila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan hal itu menjadi tanggung jawab petugas jaga pada saat mana peristiwa tersebut terjadi.
- 4). Jika kapal membahayakan kapal lain, segera siapkan mesin, beritahu Nahkoda dan seluruh ABK yang ada di dalam kapal. Jika Nahkoda tidak ada di kapal, segera lakukan olah gerak pada kapal. Bila perlu pindahkan tempat labuh jangkar.
- 5). Petugas jaga laut tidak dibenarkan untuk melakukan jaga bergiliran, misal bergiliran tidur/pulang.
- 6). Pada waktu jaga laut pada malam hari, dilakukan tindakan pengamanan khusus dengan:
 - a). Menambah lampu penerangan khusus ditempat yang dipandang perlu.
 - b). Menutup lubang urlup jangkar yang jangkarnya sedang di lego.
 - c). Sengangkat semua tangga dan melakukan tindakan lain yang dianggap perlu demi keamanan kapalselama berlabuh.

Tugas dan tanggung jawab mualim jaga pada saat kapal berlabuh yaitu sebagai berikut:

- 1) Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu maupun bahaya lain

- 2) Memeriksa posisi jangkar 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 *ships condition*



Sumber:<http://sp.beritasatu.com>

Kapal berlabuh jangkar jika diperlukan, Nahkoda menetapkan untuk dilaksanakan jaga navigasi secara terus menerus (jaga laut) bukan jaga pelabuhan:

- 1) Segera setelah selesai berlabuh, tentukan posisi kapal pada peta yang sesuai
- 2) Perwira yang memeriksa posisi kapal secara berkala, apakah tidak berubah dan tidak hanyut.
- 3) Jika kapal kanyut dilakukan langkah-langkah yang perlu dan lapor nahkoka secepatnya
- 4) Memeriksa seluruh kapal(ronda keliling)
- 5) Memeriksa cuaca dan arus serta pasang surut serta mengamati keadaan laut
- 6) Tanda-tanda siang hari dan malam hari

- 7) Memastikan kepastian mesin induk dan mesin-mesin lain pada keadaan yang sesuai dengan pesan nahkoda
- 8) Bila jarak tampak berkurang, beritahu nahkoda
- 9) Pastikan lampu-lampu tanda berlabuh jangkar atau tanda-tanda siang hari terpasang dengan bebar
- 10) Melakukan langkah-langkah pencegahan pencemaran sesuai dengan peraturan yang berlaku

DAFTAR PUSTAKA

- Balai Diklat Pelayaran Padang Pariaman, P2TL dan Dinas Jaga, Padang Pariaman, 2016
- Capt.Sulistijo, M.Pd, Bridge Resources Management, Regulation II/I-2 STCW Code Section A-II/1.2,PIP Semarang
- Charles J Keating, 1986, *Kepemimpinan, Teori dan Pengembangannya* Yogyakarta: penerbit Kanisius
- DA Lasse Dr SH MM, 2007,*Manajemen Peralatan, Aspek Operasional dan Perawatan*, Jakarta: Nika
- Djoko Triyanto, SH, 2005,*Bekerja di kapal*, Bandung: Penerbit Mandar Maju
- H.A Abbas Salim, Drs. SE, MA, 1993, *Manajemen Trasportsi*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Istopo, Capt MMar, 2001,*Olah Gerak dan Pengendalian Kapal*, Jakarta: Koperasi Pegawai BP3IP Sejahtera
- J Cribbin, 1982 , *Seri manajemen No 65, Kepemimpinan, Strategi mengefektifkan organisasi*, Jakarta: PT Pustaka Binaman Pressindo
- Keith Davis dan John W Newstrom, 1985, *Perilaku Dalam Organisasi Edisi ke tujuh jilid 2*, Jakarta: Erlangga
- M. Manulang Drs, 1992, *Dasar-dasar Manajemen*, Jakarta: Ghalia Indonesia
- M. Suyanto, 2006, *Revolusi Organisasi dengan Memperdayakan Kecerdasan Spiritual*, Yogyakarta: penerbit Andi

Stephen P Robbins, 2002, *Sistem Organisasi, Prinsip-Prinsip Perilaku Organisasi edisi kelima*, Jakarta :Erlangga

Sulistijo, Capt., M.Pd, *Bridge Resources Management, Regulation II/I-2 STCW Code Section A-II/1.2*, PIP Semarang

Susilo Martoyo,SE ,1988, *Pengetahuan Dasar Manajemen Kepemimpinan* ,Akademi TNI Angkatan Udara, Yogyakarta: BPFE

<http://elqorni.wordpress.com>

<https://facebook.com/kesyahbandaranotoritas>

[tugas dan tanggung jawab awak crewkapal.blogspot](http://tugasdananggungjawabawakcrewkapal.blogspot)