

TUGAS DAN TANGGUNG JAWAB SECOND OFFICER TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL FLOATING CRENE PADMA INDAH

Sukardi, SE, MM.
Dosen Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Malahayati
E-mail : svkardi@gmail.com

ABSTRAK

Sukardi, Jakarta, 2023, Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tugas dan tanggung jawab second officer terhadap kelancaran operasional kapal Floating Crene Padma Indah. Penelitian dilaksanakan di Kapal Floating Crene Padma Indah selama 3 bulan dari bulan *Mei - Juli 2022*. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kualitatif Deskriptif dimana peneliti mendapatkan data dari berbagai sumber melalui Penelitian Kepustakaan (*Library Research*) dan Penelitian Lapangan (*Field Research*). Di lapangan peneliti mengumpulkan data dengan metode wawancara, observasi dan dokumentasi. Jumlah *Populasi* yang ada di Kapal Floating Crene Padma Indah berjumlah *55 awak kapal*. Yang diambil sebagai *sample* sebanyak *45 awak kapal*. Hasil penelitian yang dilakukan di atas kapal Floating Crene Padma Indah, bahwa tugas dan tanggung jawab second officer di atas kapal Floating Crene Padma Indah adalah 1. Tugas Jaga, 2. Sebagai Perwira Navigasi, 3. Mengatur Manajemen Lalu Lintas Pelayaran, 4. Bertanggung Jawab atas kedaruratan di atas kapal. 5. Penanganan Kargo, 6. Mengendalikan Operasi Kapal. Tugas dan tanggung jawab tersebut di atas menjadi standar kerja agar operasional kapal berjalan dengan baik, adapun indikator operasional kapal berjalan dengan baik dan lancar adalah sebagai berikut : 1. Semua Crew bekerja dengan baik sesuai tugasnya. 2. Semua Perangkat dan peralatan yang ada di kapal dapat berfungsi dan berjalan dengan baik. 3. Tidak ada kejadian yang menghambat operasional kapal. 4. Kapal Berlayar dengan lancar sesuai dengan tujuan. 5. Waktu berlayar tepat waktu, baik saat bersandar maupun diperjalanan.

Kata Kunci : **Tugas dan Tanggung Jawab, Second Officer, Operasional
Kapal Floating Crene Padma Indah.**

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Peran angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi sangatlah penting. Hal ini berkaitan dengan kapasitas angkutan laut terutama kapal-kapal niaga dalam mendistribusikan muatan dalam jumlah besar maupun kapal penumpang yang dapat mengangkut penumpang dengan jumlah besar.

Maka dari itu, sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang maupun pengangkutan penumpang menjadi alternatif utama, karena pengiriman barang dan pengangkutan penumpang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain, lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan kecakapan bagi para awak kapal dalam membawa kapal dengan aman serta ditempuh dengan jarak terpendek dan juga disertai rasa tanggung jawab dan etos kerja yang tinggi.

Seperti yang telah kita ketahui bersama, kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan barang dan penumpang. Proses pengangkutan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut dapat dilakukan menggunakan berbagai sarana transportasi, sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dan pengangkutan penumpang dapat dilakukan melalui darat, udara, maupun melalui laut. Karena Indonesia merupakan Negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Maka sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang dan penumpang menjadi pilihan utama, karena pengiriman barang dan penumpang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain, lebih efektif dan efisien.

Kelancaran dalam pengoperasian kapal dapat ditunjang melalui beberapa cara, salah satunya adalah kinerja awak kapal. Setiap awak kapal mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk menunjang pengoperasian kapal, harus melalui beragam tugas dan tanggung jawab awak kapal yang terstruktur agar mampu melaksanakan tugas secara maksimal sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.

Hal tersebut telah diatur oleh IMO mengenai aturanaturan dari SOLAS 1974/78 dan STCW 78/95. Aturan tersebut berisi tentang ketentuan standar pokok-pokok keselamatan.

Agar hal tersebut diatas dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan rasa tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi baik para perwira maupun anak buah kapal. Untuk itu setiap perwira khususnya Second officer (Mualim 2) harus mengerti tentang tugas dan tanggung jawabnya.

Sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan diatas kapal, semua awak kapal wajib melaksanakan aturan tersebut tanpa terkecuali termasuk perwira yang mengatur tugas awak kapal untuk mencegah terjadinya bahaya kecelakaan, karna keberhasilan pelayaran sampai di tempat tujuan dengan selamat tanpa mengalami kecelakaan dan tepat waktu sangat tergantung kepada kemampuan dan kinerja sumber daya manusia diatas kapal.

Dalam pelaksanaan tugas pada saat kapal sedang berlayar diperlukan ketelitian, kewaspadaan, tanggungjawab, serta konsentrasi kerja yang tinggi. Hal tersebut dilaksanakan oleh seluruh crew khususnya bagian deck agar perusahaan pelayaran tidak mendapat klaim atas keterlambatan kapal.

Maka pelaksanaan tugas Second officer/mualim 2 saat kapal berlayar sangat penting dan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran baik aturan National maupun aturan International. Pada saat kapal dalam pelayaran dari suatu tempat ketempat lain, olah geraknya di kendalikan dari anjungan dan pengontrolan di lakukan di anjuran kapal oleh Perwira dan kru yang sedang bertugas disana.

Serta harus ditunjang dengan pemanfaatan sumber daya manusia yang tersedia dan peralatan yang ada di anjungan, dimana seluruh personil yang sedang terlibat dengan kegiatan, merupakan satu kelompok kerjasama yang baik. Sehubungan pembagian tugas awak kapal peneliti melakukan penelitian apa tugas-tugas second officer atau mualim II terhadap kelancaran operasional kapal Floating Crene Padma Indah.

Perumusan Masalah

Dari latar belakang penelitian ini penulis membuat rumusan masalah sebagai kajian terhadap objek yang akan penulis teliti, adapun rumusan masalah yang diangkat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa tugas dan tanggung jawab Second Officer di kapal Floating Crene Padma Indah ?
2. Apa peran Second Officer terhadap kelancaran operasional kapal Floating Crene Padma Indah ?

TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Tugas dan Tanggung Jawab

Tugas

Tugas adalah suatu hal yang wajib dikerjakan atau yang ditentukan untuk dilakukan, bisa jadi tugas adalah pekerjaan yang menjadi tanggung jawab seseorang atau organisasi untuk diselesaikan (KKBI)

Berdasarkan definisinya, dapat disimpulkan bahwa persamaan kata "tugas" adalah kata "perintah" yang memiliki makna perkataan yang bermaksud menyuruh melakukan sesuatu; suruhan. Dengan demikian, sinonim dari kata tugas adalah perintah.

Tugas adalah suatu kewajiban yang harus dikerjakan, pekerjaan yang merupakan tanggung jawab, perintah untuk berbuat atau melakukan sesuatu demi mencapai suatu tujuan.

Adapun definisi tugas menurut para ahli, yaitu Dale Yoder dalam Moekjiat (1998;9), "The Tern Task is Frequently used to describe one portion or element in job" (Tugas digunakan untuk mengembangkan satu bagian atau satu unsur dalam suatu jabatan). Sementara Stone dalam Moekjiat (1998;10), mengemukakan bahwa "A task is a specific work activity carried out to achieve a specific purpose" (Suatu tugas merupakan suatu kegiatan pekerjaan khusus yang dilakukan untuk mencapai suatu tujuan tertentu).

Definisi lainnya yang menilai bahwa tugas merupakan suatu kegiatan spesifik yang dijalankan dalam organisasi yaitu menurut John & Mary Miner dalam Moekjiat (1998;10), menyatakan bahwa "Tugas adalah kegiatan pekerjaan tertentu yang dilakukan untuk suatu tujuan khusus". Sedangkan menurut Moekjiat (1998;11), "Tugas adalah suatu bagian atau satu unsur atau satu komponen dari suatu jabatan. Tugas adalah gabungan dari dua unsur (elemen) atau lebih sehingga menjadi suatu kegiatan yang lengkap".

Menjadi petugas di sebuah kapal memang menjadi tantangan tersendiri. Mulai dari jalur yang tidak biasa, ombak laut tidak menentu, cuaca, dan lain sebagainya. Dalam sebuah kapal diisi oleh berbagai orang dengan tanggung jawab masing-masing. Mulai dari nahkoda, kapten kapal, hingga crew engine. Perlu Anda tahu menjadi kru kapal bukan perkara mudah. Anda harus siap bersaing dengan ratusan orang. Selain itu akan ada seleksi ketat mulai dari kesehatan fisik hingga mental.

Berbicara mengenai kru kapal, tugas seorang Second officer tidak kalah pentingnya. Seperti namanya Second Officer adalah orang kedua setelah chief officer di dalam kapal yang tugasnya banyak dan penting untuk. Setiap kapal pasti memiliki petugas pengendali. Di mana merekalah yang memastikan agar kapal tersebut berjalan baik agar bisa mengantarkan penumpang sampai tujuan.

Pelaksanaan Tugas

Menurut Moekijat (2002:9), pelaksanaan tugas adalah “berapa banyak pekerjaan yang dapat dicapai dan diharapkan dari tiap-tiap pegawai”. Sedangkan Siagian(2001:126), mendefinisikan pelaksanaan tugas sebagai suatu kegiatan yang diarahkan pada keberhasilan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan yang mengaturnya. Pelaksanaan tugas adalah hasil kerja yang dicapai oleh seseorang menurut ukuran berlaku untuk pekerjaan yang bersangkutan. Dharma mengemukakan (2000:9), pelaksanaan tugas adalah sebagai sesuatu yang dikerjakan atau produk jasa yang dihasilkan yang diberikan seseorang atau sekelompok orang. Winardi (2004:75), mengatakan ada beberapa indikator untuk melihat pelaksanaan tugas yaitu:

1. Pemanfaatan waktu yang tepat.
2. Jumlah output.
3. Kesiediaan untuk kerja sama.
4. Kualitas pekerjaan.

Mohammad As’ad (2000:65), juga mendefinisikan pelaksanaan tugas adalah “hasil kerja yang dapat dicapai oleh seseorang menurut ukuran yang berlaku untuk pekerjaan yang bersangkutan. Untuk menilai pelaksanaan tugas tersebut secara umum dapat dibagi menjadi:

- a. Kualitas pelayanan.
- b. Kualitas pelayanan.
- c. Waktu pekerjaan.
- d. Jabatan yang dipegang.
- e. Absensi kerja.
- f. Keselamatan dalam mengerjakan pekerjaan.

Musanef (2000:52), mengklarifikasikan pelaksanaan tugas sebagai hasil kerja yang dicapai oleh seseorang pegawai dalam melaksanakan tugas yang dibebankan kepadanya, dimana pada taraf operasional kerja dari seseorang pegawai dalam lingkungan organisasi tertentu dapat diketahui dari:

1. Inisiatif yang tinggi dalam bekerja, yaitu adanya prakarsa atau langkah pertama dari pegawai itu sendiri untuk melakukan pekerjaan tanpa harus mengikuti perintah.
2. Kemampuan pegawai dalam melaksanakan tugas yaitu kemampuan pegawai dalam melaksanakan tugasnya dengan menggunakan keahlian dibidangnya masing-masing.
3. Keikutsertaan pegawai dalam menghadapi pendidikan dan pelatihan, yaitu adanya motivasi pegawai dalam mengikuti program pendidikan dan latihan yang diadakan oleh pemerintahan daerah maupun pemerintahan pusat untuk meningkatkan keahlian dan kecakapan pegawai.

Soeprihartono (2002:99), mengatakan ada beberapa indikator keberhasilan pelaksanaan tugas adalah:

1. Penguasaan tugas.
2. Kemampuan bekerja sama.

3. Kemampuan menyelesaikan pekerjaan tepat pada waktunya.
4. Adanya laporan hasil kerja yang tepat.

Menurut Basri (2005:25), ada tiga jenis pelaksanaan untuk tercapainya suatu pengembangan yaitu:

1. Pelaksanaan secara langsung yaitu pemerintah langsung melakukan sendiri berbagai keputusan, ketentuan dan aturan yang mendukung pelaksanaan pengembangan.
2. Pelaksanaan secara tidak langsung yaitu berbagai keputusan dan perundang-undangan, dimana pemerintah tidak melaksanakan sendiri pengembangan tersebut tetapi hanya mengeluarkan ketentuan dan aturan yang dapat mempengaruhi perilaku atau tindakan suatu organisasi, sehingga bergerak kearah yang sesuai dengan tujuan untuk mencapai program yang telah ditentukan.
3. Pelaksanaan campuran yaitu dimana untuk mencapai tujuan-tujuan yang dimaksud terbuka kesempatan atau peranan yang dapat dilaksanakan baik oleh instansi pemerintah maupun orang. Kemasyarakatan ataupun campuran keduanya untuk melaksanakan pengembangan bersama.

Tanggung Jawab

Tanggung jawab adalah, keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Sehingga bertanggung jawab menurut kamus umum bahasa indonesia adalah berkewajiban menanggung, memikul, dan menanggung akibatnya. Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatannya yang di sengaja maupun yang tidak di sengaja.

Menurut Abu dan Munawar (2007) tanggung jawab merupakan perbedaan antara benar dan yang salah, yang boleh dan yang di larang, yang dianjurkan dan yang di cegah, yang baik dan yang buruk, dan sadar bahwa harus menjauhi segala yang bersifat negatif dan mencoba membina diri untuk selalu menggunakan hal-hal yang positif. Jadi sejak itu mulai dapat melakukan apa yang dimengertikannya. Tidak lagi tergoda untuk berbuat sama dengan orang lain, sekalipun orang lain itu berjumlah banyak, bersikeras untuk dianut, dan ditantang dengan ancaman ataupun hukuman.

Wiyoto (2001) menjelaskan tanggung jawab adalah kemampuan untuk membuat keputusan yang pantas dan efektif. Pantas berarti merupakan menetapkan pilihan yang terbaik dalam batas-batas normal sosial dan harapan yang umum diberikan, untuk meningkatkan hubungan antar manusia yang positif, keselamatan, keberhasilan, dan kesejahteraan mereka sendiri, misalnya menanggapi sapaan dengan senyuman.

Sedangkan tanggapan yang efektif berarti tanggapan yang memungkinkan anak mencapai tujuan-tujuan yang hasil akhirnya adalah makin kuatnya harga diri mereka, misalnya bila akan belajar kelompok harus mendapat izin dari orang tua. Mampu bertanggung jawab jika melakukan tugas rutin tanpa diberi tahu, dapat menjelaskan apa yang dilakukannya, tidak menyalahkan orang lain yang berlebihan,

mampu menentukan pilihan dari beberapa alternatif, dapat berkonsentrasi pada belajar yang rumit, bisamembuat keputusan yang berbeda dari keputusan orang lain dalam kelompoknya, mempunyai minat yang kuat untuk menekuni dalam belajar, menjalin komunikasi dengan sesama anggota kelompok, menghormati dan menghargai aturan, bersedia dan siap mempresentasikan hasil kerja kelompok, memiliki kemampuan dalam mengemukakan pendapat, mengakui kesalahan tanpa mengajukan alasan yang dibuat-buat.

Menurut Schiller & Bryan (2002) tanggung jawab adalah perilaku yang menentukan bagaimana bereaksi terhadap situasi setiap hari, yang memerlukan beberapa jenis keputusan yang bersifat moral. Mudjiono (2012) menyatakan bahwa, tanggung jawab adalah sikap yang berkaitan dengan janji atau tuntutan terhadap hak, tugas, kewajiban sesuai dengan aturan, nilai, norma, adat-istiadat yang dianut warga masyarakat.

Burhanudin (2000) menjelaskan bahwa tanggung jawab adalah kesanggupan untuk menetapkan sikap terhadap suatu perbuatan yang diemban dan kesanggupan untuk memikul resiko dari sesuatu perbuatan yang dilakukan. Sedangkan menurut Britnes(dalam Mardiyah & Setiawati,2014) tanggung jawab berarti tidak boleh mengelak, bila dimintapenjelasan tentang perbuatannya. Bertanggung jawab berarti dapat dimintapenjelasan tentang tingkah lakunya dan bukan saja bisa menjawab melainkan juga harus menjawab.Berdasarkan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa tanggung jawab merupakan kemampuan untuk memahami mengenai apa yang bersifat positif dan negatif, berusaha untuk mencoba untuk tidak melakukan hal yang negatif dan berusaha melakukan hal yang positif.Tanggung jawab merupakan mengambil keputusan yang patut dan efektif,merupakan pilihan yang terbaik dalam batas-batas norma sosial, kesanggupan untuk menentukan suatu sikap dan memikul resiko terhadap apa yang telah dilakukannya.

Aspek-aspek Tanggung Jawab

Menurut Burhanudin (2000) tanggung jawab adalah kesanggupan untuk menetapkan sikap terhadap suatu perbuatan atau tugas yang diemban dan kesanggupan untuk memikul resiko dari suatu perbuatan yang dilakukan.

Aspek-aspek tanggung jawab menurut Burhanudin sebagai berikut:

1). Kesadaran

Memiliki kesadaran akan etika dan hidup jujur, melakukan perencanaan dan melaksanakannya secara fleksibel, sikap produktif dalam mengembangkan diri. Agar bisa memahami sikap dalam belajar bagi dirinya sendiri

2). Kecintaan atau Kesukaan

Memiliki sikap empati, bersahabat, dalam hubungan interpersonal. Hal ini dikarenakan individu melihat kebutuhan yang lain dan memberikan potensi bagi dirinya. Dan untuk menunjukkan ekspresi cintanya kepada individu lain.

3). Keberanian

Memiliki kemampuan bertindak *independen*, mampu melihat perilaku dari segi konsekuensi atas dasar sistem nilai.

Dari aspek- aspek yang telah dijelaskan diatas bahwa aspek tanggung jawab merupakan kesadaran akan etik, nilai, moral, kemampuan dalam perencanaan, memiliki sikap produktif untuk mengembangkan diri dalam kemampuan yang di milikinya serta memiliki hubungan interpersonal yang baik (empati, bersahabat) dan kemampuan bertindak independen.

Jenis Tanggung Jawab

Menurut Tirtorahardjo (dalam Ulfa, 2014) tanggung jawab berdasarkan wujudnya terdiri dari:

- (1) tanggung jawab kepada diri sendiri,
- (2) tanggung jawab kepada masyarakat, dan
- (3) tanggung jawab kepada Tuhan.

Berikut penjelasan dari ketiga jenis tanggung jawab berdasarkan wujudnya:

1). Tanggung Jawab Kepada Diri Sendiri

Hakikat manusia sebagai makhluk individu yang mempunyai kepribadian yang utuh, dalam bertindak laku, dalam menentukan perasaan, dalam menentukan keinginannya, dan dalam menuntut hak-haknya. Namun, sebagai individu yang baik maka harus berani menanggung tuntutan kata hati, misalnya dalam bentuk penyesalan yang mendalam.

2). Tanggung Jawab Kepada Masyarakat

Selain hakikat manusia sebagai makhluk individu, manusia juga sebagai makhluk sosial yang berada di tengah-tengah masyarakat dan tidak mungkin untuk hidup sendiri. Oleh karena itu, manusia dalam berpikir, bertindak, berbicara dan segala aktivitasnya, manusia terikat oleh masyarakat, lingkungan dan negara. Maka dari itu segala tingkahlaku ataupun perbuatannya harus dipertanggungjawabkan kepada masyarakat. Tanggung jawab kepada masyarakat juga menanggung tuntutan-tuntutan berupa sanksi-sanksi dan norma-norma sosial, misalnya seperti cemoohan masyarakat, hukuman penjara, dan lain-lain.

3). Tanggung Jawab Kepada Tuhan

Manusia di alam semesta ini tidaklah muncul dengan sendirinya, namun ada yang menciptakan yaitu Tuhan YME. Sebagai makhluk ciptaan Tuhan manusia wajib mengabdikan kepadaNya dan juga menanggung tuntutan norma-norma Agama serta melakukan kewajibannya terhadap Tuhan YME. Sebagai bentuk perilaku bertanggung jawab kepada Tuhan misalnya yaitu mempunyai perasaan berdosa dan terkutuk.

Berdasarkan penjelasan tentang jenis-jenis tanggung jawab tersebut, maka tanggung jawab belajar siswa termasuk dalam jenis tanggung jawab kepada diri sendiri dan masyarakat.

Artinya, santri tersebut harus bisa menanggung kata hatinya untuk bersedia melakukan kewajibannya sebagai santri atau tersebut harus bisa berkomitmen untuk membiasakan diri dalam belajar dengan baik dan disiplin.

Jenis tanggung jawab meliputi tanggung jawab terhadap diri sendiri meliputi tingkah lak, perasaan, menentukan hak-haknya. Tanggung jawab kepada masyarakat, meliputi aturan, norma-norma yang ada dimana seseorang berada. Kemudian tanggung jawab terhadap Tuhan, terkait dengan Agama yang dianutnya.

Ciri-ciri Tanggung Jawab

Sedangkan ciri-ciri seorang yang bertanggung jawab menurut Astuti (2005) antara lain yaitu:

1). Melakukan tugas rutin tanpa harus diberi tahu, dia menyadari tanggungjawabnya untuk mengerjakan tugas sebagai santri.

Narwanti (dalam Fitriastuti, 2014) yang menyatakan bahwa tanggung jawab adalah sikap dan perilaku seseorang untuk melaksanakan tugas dan kewajibannya, yang seharusnya dia lakukan, terhadap diri sendiri, masyarakat, lingkungan (alam, sosial, dan budaya), Negara dan Tuhan Yang Maha Esa

2). Dapat menjelaskan apa yang dilakukannya, setiap hal yang dilakukan memiliki alasan yaitu maksud dan tujuannya.

3). Tidak suka menyalahkan orang lain atas kesalahan yang dilakukan orang tersebut.

4). Kemampuan dalam menentukan pilihannya

Menurut Pearson & Trout (dalam Susanti,2015) menyatakan bahwa satu-satunya alasan individu memiliki kesadaran adalah kesadaran memungkinkan individu melakukan pergerakan atas kemauan sendiri. Pergerakan atas kemauan sendiri adalah pergerakan yang dibuat berdasarkan keputusan, bukan berdasarkan insting atau reflek, dengan memiliki kesadaran maka individu mampu melakukan pergerakan atas kemauan sendiri.

5). Bisa bermain atau bekerja sendiri dengan senang hati

6). Bisa membuat keputusan yang berbeda dari keputusan orang lain dalam kelompoknya

7). Punya beberapa saran atau minat yang ditekuni

8). Menghormati dan menghargai aturan

9). Dapat berkonsentrasi pada tugas-tugas yang rumit

10). Mengerjakan apa yang dikatakannya akan dilakukan

11). Mengakui kesalahan tanpa mengajukan alasan yang dibuat-buat.

Pendapat lain dari Zubaedi (dalam Ulfa, 2014) menyatakan bahwa tanggung jawab juga ditandai dengan adanya sikap yang rasa memiliki, disiplin, dan empati. Rasa memiliki maksudnya seseorang itu mempunyai kesadaran akan memiliki tanggung jawab yang harus dilakukan; disiplin berarti seseorang itu bertindak yang menunjukkan perilaku yang tertib dan patuh pada berbagai peraturan; dan empati berarti seseorang itu mampu mengidentifikasi dirinya dalam keadaan perasaan dan pikiran yang sama dengan orang atau kelompok lain dan tidak merasa terbebani akan tanggung jawabnya itu.

Second Officer

Second Officer atau Mualim II adalah perwira tinggi dibawah Chief Officer/pejabat kedua yang bertugas membantu Chief Officer. Pejabat yang bertanggung jawab untuk peralatan navigasi ruang kemudi, membuat jalur/route peta pelayaran yang akan dilakukan, dan sebagai pengatur arah navigasi.

Second Officer atau Mualim II adalah jabatan tertinggi ketiga di atas kapal (atau keempat di sejumlah kapal samudera) dan merupakan salah satu perwira jaga, terutama sebagai navigator kapal. Tugas lain mualim II bervariasi, tetapi mualim II juga kerap menjadi perwira medis dan bertanggung jawab merawat peralatan sinyal bahaya.

Second Officer atau Mualim II adalah pelaut berlisensi yang bertugas di departemen dek pada kapal niaga. Mualim II adalah jabatan tertinggi ketiga di atas kapal (atau keempat di sejumlah kapal samudera) dan merupakan salah satu perwira jaga, terutama sebagai navigator kapal. Tugas lain mualim II bervariasi, tetapi mualim II juga kerap menjadi perwira medis dan bertanggung jawab merawat peralatan sinyal bahaya. Pada kapal tanker minyak, mualim II biasanya juga membantu mualim I dalam operasi kargo.

Tugas mualim II sebagai navigator fokus pada pembuatan rencana pelayaran kapal. Rencana pelayaran adalah sebuah deskripsi komprehensif dan bertahap mengenai bagaimana rute pelayaran kapal dari satu tempat ke tempat lain. Rencana tersebut meliputi pelepasan dari dok, keberangkatan, rute pelayaran, pendekatan, dan penambatan di pelabuhan tujuan.

Tugas mualim II sebagai perwira GMDSS meliputi pengujian dan perawatan, serta memastikan pencatatan yang layak pada peralatan Global Maritime Distress Safety System kapal. Peralatan keselamatan meliputi Emergency Position-Indicating Radio Beacon,

sebuah unit NAVTEX, konsol INMARSAT, berbagai radio, Search and Rescue Transponder, dan sistem Digital Selective Calling.

1. Tugas jaga

Seorang mualim II hampir selalu merupakan petugas jaga laut. Di pelabuhan dan laut, mualim II bertanggung jawab ke nakhoda untuk menjaga keamanan kapal, awak kapal, dan kargo kapal selama delapan jam per hari. Secara tradisional, mualim II berjaga mulai dari jam 00.00 hingga jam 04.00 dan mulai dari jam 12.00 hingga jam 16.00. Saat berjaga, mualim II harus menegakkan semua peraturan yang berlaku, seperti International Convention for the Safety of Life at Sea dan peraturan polusi. Di pelabuhan, tugas jaga difokuskan pada operasi kargo, pengawasan keamanan dan api, pemantauan komunikasi, serta tali jangkar atau tambat.

Peraturan IMO mewajibkan mualim II untuk fasih berbahasa Inggris. Hal tersebut diwajibkan karena beberapa alasan, antara lain agar mualim II dapat menggunakan peta laut dan publikasi kelautan, dapat memahami siaran cuaca dan keselamatan, dapat berkomunikasi dengan kapal lain, dan dapat bekerja dengan awak kapal dari berbagai negara.

Di laut, mualim jaga memiliki tiga tugas utama, yakni menavigasi kapal, menghindari kapal lain, dan merespon kedaruratan yang mungkin terjadi. Mualim umumnya berjaga bersama able seaman yang bertindak sebagai juru mudi dan pengamat. Juru mudi bertugas membelokkan arah kapal, sementara pengamat bertugas melaporkan bahaya, seperti kapal yang mendekat. Kedua tugas tersebut kerap dilakukan oleh satu orang, dan di bawah situasi tertentu, tidak dilakukan sama sekali.

Kemampuan untuk mengendalikan kapal merupakan kunci dari jaga laut yang aman. Sarat, kemiringan, kecepatan, dan jarak kapal dengan dasar laut mempengaruhi radius belok dan jarak berhentinya. Faktor lain meliputi dampak dari angin dan arus, perbedaan ketinggian air, kedangkalan, dsb. Pengendalian kapal juga menjadi kunci saat kapal sedang menyelamatkan orang tenggelam, akan melego jangkar, atau akan tambat di pelabuhan.

Perwira juga harus dapat mengirim dan menerima sinyal melalui lampu Morse dan menggunakan International Code of Signals.

2. Perwira navigasi

Pada kapal, mualim II adalah perwira yang bekerja di bawah nakhoda dan bertanggung jawab mengecek fungsionalitas dari semua peralatan navigasi, seperti pemerum gema, radar, ECDIS, AIS, dan di sejumlah kapal bahkan peralatan radio GMDSS. Namun baru-baru ini, perusahaan cenderung menyerahkan tanggung jawab perawatan peralatan GMDSS ke mualim III. Pengecekan tersebut dilakukan sesuai sistem perawatan berencana dari perusahaan, dan biasanya dilakukan sebelum kapal datang di pelabuhan dan sebelum berangkat dari pelabuhan.

Jika peralatan navigasi diduga memberikan informasi yang salah, maka peralatan tersebut harus dicek. Mualim II juga bertugas mengoreksi peta navigasi dan memastikan kebaruan peta. Koreksi tersebut dilakukan sesuai Notice to Mariners mingguan/bulanan/tahunan, jika kapalnya menggunakan Admiralty Chart. Koreksi pun dilakukan dengan menggunakan simbol standar dari Chart 5011. Admiralty

Publication NP 294 juga harus digunakan sebagai referensi untuk merawat peta. Namun, dengan munculnya ECDIS secara bertahap, koreksi manual terhadap peta pun tidak perlu dilakukan lagi.

ECDIS pun mengarah pada berkembangnya peta vektor, yang dapat diperbarui dari jarak jauh dengan siaran dari penyedia layanan, asalkan kapal tersebut terhubung dengan Internet. Koreksi juga dapat dikirim melalui email, atau CD koreksi, tergantung pada penyedia layanan dan kebutuhan kapal.



Gambar. 2.1. Second Officer

Saat berlayar, perwira bertugas menavigasi kapal, biasanya dalam tiga giliran jaga. Teknik navigasi benda langit, terestrial, elektronik, dan pesisir digunakan untuk menentukan posisi kapal di peta laut. Perwira mengarahkan juru mudi untuk tetap berada di jalur yang benar, dengan memperhatikan dampak angin, pasang air laut, arus, dan kecepatan kapal.

Perwira juga menggunakan informasi tambahan dari publikasi kelautan, seperti Sailing Directions, tabel pasang surut air laut, Notice to Mariners, dan peringatan navigasi via radio untuk menghindari kapal dari bahaya saat berlayar.

Keselamatan mengharuskan mualim untuk dapat memecahkan masalah kendali kapal secepat mungkin dan mengkalibrasi sistem untuk mengoptimalkan performanya. Karena kompas dan girokompas digunakan untuk menentukan arah, maka perwira harus dapat menentukan dan mengkoreksi kesalahan kompas.

Dampak besar dari cuaca terhadap kapal pun mewajibkan perwira untuk dapat menginterpretasikan dan mengaplikasikan informasi meteorologi dari semua sumber yang tersedia. Hal tersebut membutuhkan keahlian di bidang sistem cuaca, prosedur pelaporan, dan sistem perekaman.

3. Manajemen lalu lintas

Mualim sangat dibutuhkan selama Perang Dunia II. Mualim II pada kapal kargo milik NDL, 1966. Pada saat itu, ia bertanggung jawab atas semua operasi kargo International Regulations for Preventing Collisions at Sea adalah dasar dari jaga laut yang aman. Keselamatan mewajibkan tiap awak kapal untuk mematuhi peraturan tersebut dan mengikuti prinsip jaga laut yang aman. Memaksimalkan kerja sama di anjungan, termasuk mempraktekkan manajemen sumber daya anjungan, pun makin menjadi fokus dalam tugas jaga laut.

Tujuan utama dari radar dan Automatic Radar Plotting Aid (ARPA) di anjungan kapal adalah agar kapal dapat bergerak dengan aman di sekitar kapal lain. Instrumen tersebut membantu untuk mengetahui informasi dari obyek yang mendekati kapal, seperti:

- jarak, baringan, arah, dan kecepatan
- waktu dan jarak ke titik pertemuan terdekat
- perubahan arah dan kecepatan

Faktor tersebut membantu perwira untuk mengaplikasikan COLREGS untuk bermanuver dengan aman di dekat halangan atau kapal lain. Sayangnya, radar memiliki sejumlah batasan, dan ARPA juga menurunkan batasan tersebut serta memiliki sejumlah batasan lain. Faktor seperti hujan, ombak tinggi, dan awan tebal dapat menghalangi radar untuk mendeteksi kapal lain. Lebih lanjut, lalu lintas yang padat dan perubahan kecepatan atau arah juga dapat membingungkan unit ARPA. Pada akhirnya, kesalahan manusia, seperti kesalahan memasukkan kecepatan dan kebingungan antara vektor relatif dan asli menambah batasan dari radar atau ARPA.

Di bawah kondisi terbaik, operator radar harus dapat mengoptimasi pengaturan sistem dan mendeteksi perbedaan antara sistem ARPA dengan kondisi aslinya. Informasi yang didapat dari radar dan ARPA harus diperlakukan dengan hati-hati, karena terlalu bergantung dengan sistem tersebut dapat membahayakan kapal. Perwira harus memahami performa sistem, batasan dan akurasi, kemampuan dan batasan pelacakan, serta waktu pemrosesan, dan memahami penggunaan peringatan operasional dan pengujian sistem.

4. Kedaruratan

Kedaruratan dapat terjadi kapan saja. Perwira harus dapat melindungi penumpang dan awak kapal. Perwira harus dapat mengambil tindakan awal pasca kapal menabrak atau karam. Tanggung jawabnya meliputi melakukan penilaian kerusakan dan kendali, memahami prosedur menyelamatkan orang di laut, membantu kapal lain yang kesusahan, dan merespon kedaruratan lain yang dapat muncul di pelabuhan.

Perwira harus mengerti sinyal bahaya dan mengetahui *Merchant Ship Search and Rescue Manual* yang disusun oleh IMO.

5. Penanganan kargo

Perwira kapal harus dapat mengawasi pemuatan, penyimpanan, pengamanan, dan penurunan kargo. Perwira kapal juga harus memahami perawatan kargo selama pelayaran.

Pengetahuan mengenai dampak kargo juga penting, termasuk dampaknya terhadap kelaiklautan dan stabilitas kapal. Perwira kapal juga harus memahami penanganan, penyimpanan, dan pengamanan kargo, termasuk kargo yang berbahaya.

6. Mengendalikan operasi kapal

Memahami stabilitas, kemiringan, tekanan, dan dasar konstruksi kapal adalah kunci untuk menjaga kelaiklautan kapal. Perwira harus mengetahui apa yang harus dilakukan pada saat kapal banjir dan kehilangan daya apung. Api juga menjadi kekhawatiran. Mengetahui kelas dan bahan kimia dari api, serta perangkat dan sistem pemadam api, membuat perwira dapat bertindak cepat pada saat terjadi kebakaran di atas kapal.

Seorang perwira harus ahli dalam menggunakan sekoci dan kapal penyelamat. Keahlian tersebut meliputi pengoperasian perangkat dan pengaturan peluncuran sekoci, dan pengoperasian peralatan didalam sekoci, seperti perangkat radio,

EPIRB satelit, SART, pakaian selam, dan bantuan perlindungan terhadap suhu.

Perwira dilatih untuk melakukan tindakan medis, dan mengikuti instruksi yang diberikan melalui radio atau dari panduan. Pelatihan tersebut meliputi hal-hal yang harus dilakukan untuk menangani insiden dan penyakit yang umum terjadi di kapal.

7. Lisensi Mualim II

a). Amerika Serikat

Untuk dapat menjadi mualim II (tak terbatas) di Amerika Serikat, seseorang harus telah menjadi mualim III dan bertugas selama 360 hari. Mualim III yang mendapat lisensinya pasca implementasi STCW 95, berarti juga telah lolos dari semua ujian yang diperlukan untuk mendapat lisensi mualim II, sehingga dapat mengklaim lisensi mualim II setelah memenuhi persyaratan masa tugas. Sementara mualim III yang mendapat lisensinya sebelum STCW 95 harus memenuhi persyaratan tambahan.

Terdapat dua metode untuk mendapat lisensi mualim III tak terbatas di Amerika Serikat, yakni mengikuti institusi pelatihan khusus atau mengumpulkan "jam layar" dan mengikuti serangkaian pelatihan dan ujian.^[4]

Institusi pelatihan yang dapat mengarah pada lisensi mualim III meliputi U.S. Merchant Marine Academy (kurikulum dek), U.S. Coast Guard Academy, dan U.S. Naval Academy dengan kualifikasi sebagai perwira jaga navigasi, perguruan tinggi maritim, Great Lakes Maritime Academy, atau program pelatihan mualim magang selama tiga tahun yang disetujui oleh Komandan USGS.

Seorang awak kapal dapat memulai proses pengajuan lisensi setelah tiga tahun bertugas di departemen dek di kapal, dengan setidaknya enam bulan sebagai able seaman, bosun, atau juru mudi. Kemudian awak kapal mengikuti kursus pelatihan yang diwajibkan, dan menyelesaikan penilaian di atas kapal. Pada akhirnya, awak kapal dapat mengajukan lisensi mualim III ke United States Coast Guard.

Seorang pemilik dari kapal seberat 1.600 ton, di bawah kondisi tertentu, juga dapat mengajukan lisensi mualim III tak terbatas.

Jika disetujui, ia harus melewati ujian komprehensif sebelum dapat memperoleh lisensi. Hawsepiper adalah istilah industri maritim informal yang digunakan untuk menyebut mualim yang memulai karirnya sebagai seorang awak kapal tanpa lisensi dan tidak berkuliah di perguruan tinggi maritim untuk mendapat lisensi perwira.

Tabung jangkar (hawsepipe) adalah pipa tempat rantai jangkar melewati lambung kapal. Hawsepiper merujuk pada orang yang menanjaki tabung jangkar, sebuah metafora maritim untuk menyebut orang yang menanjaki struktur pangkat di atas kapal. Hawsepiper dianggap sebagai istilah yang positif saat dinyatakan dengan hormat. Sejumlah hawsepiper pun bangga akan latar belakangnya dan menggunakan istilah tersebut untuk mendeskripsikan dirinya.

Sejumlah serikat awak kapal niaga juga menawarkan pelatihan yang dibutuhkan oleh anggotanya untuk meningkatkan karirnya. Lebih lanjut, sejumlah perusahaan juga menawarkan bantuan keuangan untuk pegawainya agar dapat mengikuti pelatihan.

Karena peraturan STCW '95 telah berlaku, muncul keluhan bahwa jenjang karir hawsepiper menjadi terlalu sulit, karena meningkatnya biaya dan waktu yang diperlukan untuk mengikuti pelatihan formal di kelas. Kritikus pun menyatakan bahwa

peraturan baru tersebut akan menyebabkan kurangnya jumlah pelaut berlisensi, terutama di negara seperti Amerika Serikat.

b). India

Di India, otoritas yang berwenang menerbitkan lisensi adalah Direktorat Jenderal Perkapalan. Untuk dapat memperoleh lisensi, seorang kadet harus telah berlayar selama jangka waktu tertentu sesuai Peraturan STCW 2010. Selain itu, seorang kadet juga harus menguasai berbagai pelatihan wajib mengenai penyelamatan orang, bertahan hidup, pemadaman api, manajemen sumber daya anjungan, dsb. Seorang kadet juga harus lolos ujian tertulis dan lisan, yang mana untuk ujian lisan, seorang kadet akan diuji oleh surveyor kelautan, deputi penasehat kelautan, atau penasehat kelautan di India.

Selain tugas tersebut diatas second officer juga mempunyai tugas dan tanggung jawab sebagai berikut :

1. Memelihara (termasuk melakukan koreksi-koreksi) serta menyiapkan peta-peta laut dan buku-buku petunjuk pelayaran.
2. Memelihara dan menyimpan alat-alat pembantu navigasi non elektronik (sextant dsb); setiap hari menentukan kesalahan kronometer berdasarkan sinyal waktu.
3. Bertanggung jawab atas bekerjanya dengan baik pesawat pembantu navigasi elektronik (radar, dsb)
4. Memelihara Gyro Kompas, berikut repeaternya serta menyalakan/mematikannya atas perintah nahkoda, bertanggung jawab atas pemeliharaan autopilot.
5. Memelihara magnetic kompas serta bertanggung jawab mengisi kompas error register book oleh para mualim jaga.
6. Mengisi/mengerjakan journal chronometer dan journal-journal pesawat-pesawat pembantu navigasi yang disebutkan pada c dan d.
7. Bertanggung jawab atas keadaan baik lampu-lampu navigasi, termasuk lampu jangkar dan sebagainya, serta lampu semboyan Aldis.
8. Membuat laporan posisi siang.
9. Bertanggung jawab atas lonceng semua lonceng-lonceng di kapal dengan baik
10. Bertanggung jawab atas penerimaan, penyimpanan, pengiriman, dan administrasi barang-barang kiriman (paket) serta pos.

Operasional Kapal

Secara umum, Pengertian Operasional adalah konsep yang bersifat abstrak untuk memudahkan pengukuran suatu variabel. atau operasional dapat diartikan sebagai pedoman dalam melakukan suatu kegiatan ataupun pekerjaan penelitian. Definisi operasional menurut Husein Umar dan Budi Pranata (2021) yang diobservasi untuk didefinisikan atau mengubah konsep-konsep yang berupa konstruk dengan kata-kata yang menggambarkan suatu perilaku atau gejala yang diamati, diuji dan di tentukan kebenarannya kepada orang lain.

Pengertian Operasioal Menurut Para Ahli :

1. Budi Pranata: Pengertian operasional menurut budi pranata adalah kuantitas atau jumlah yang tidak cocok.
2. Husein Umar: Pengertian operasional menurut husein umar adalah penentuan suatu konstruk sehingga menjadi variable maupun variabel-variabel yang dapat diukur.

Operasional kapal adalah pelaksanaan dari rencana kegiatan kapal selama beroperasi, untuk mencapai tujuan sebagai alat transportasi laut yang telah ditetapkan pengoprasiannya oleh peraturan dari perusahaan kapal tersebut berdasarkan undang-undang internasional operasional kapal.

Dalam manajemen perencanaan adalah sebuah patokan untuk mempermudah manajer agar tercapainya tujuan, membuat strategi untuk mencapai tujuan itu dan mengembangkan rencana aktivitas kerja organisasi. Perencanaan merupakan proses terpenting dari semua fungsi manajemen karena tanpa perencanaan fungsi-fungsi lain, pengorganisasian, pengarahan dan pengontrolan tak akan dapat berjalan.

Begitupun dalam sebuah perusahaan sebelum melakukan suatu kegiatan pelayanan kapal maka harus melakukan perencanaan. Yaitu perencanaan mulai kapal masuk pelabuhan sampai dengan kapal berangkat meninggalkan pelabuhan!

Sektor operasional kapal melibatkan berbagai jenis kapal yang secara umum mencakup 5 kategori yaitu: kapal barang (cargo ships), kapal penumpang (passenger vessels), kapal perang (war ships), kapal industri (industrial vessels: perikanan, lepas pantai, servis, dll) dan kapal-kapal pendukung (support vessels).

1. Persiapan Sebelum Berlayar.
 - 1.1. Pelajari Peraturan Keselamatan Maritim.
 - 1.2. Siapkan Perlengkapan Keselamatan.
2. Menghadapi Kecelakaan Kapal.
 - 2.1. Tetap Tenang dan Kenali Risiko.
 - 2.2. Kenakan Jaket Pelampung.
3. Bertahan di Laut.
 - 3.1. Cari Penyelamat dan Tanda-Tanda Darat.
 - 3.2. Jaga Tubuh Tetap Hangat.

Kelancaran dalam pengoperasian kapal dapat ditunjang melalui beberapa cara, salah satunya adalah kelengkapan peralatan kapal. Setiap alat yang digunakan sebagai sarana untuk menunjang pengoperasian kapal, harus melalui beragam perawatan yang terstruktur agar mampu digunakan secara maksimal sesuai dengan fungsinya.

Hal tersebut telah diatur oleh IMO mengenai aturanaturan dari SOLAS 1974/78 dan STCW 78/95. Aturan tersebut berisi tentang ketentuan standar pokok-pokok keselamatan di laut meliputi kecakapan dan sumber daya manusianya. Selain itu, SOLAS 1974/78 Chapter IX juga memuat tentang pengoperasian kapal yang mempunyai maksud untuk dipenuhinya standar keamanan yang diperlukan di atas kapal, serta standar perawatan kapal agar lebih efisien dan dapat dioperasikan lebih lama. Hal tersebut dilakukan agar dapat lebih menguntungkan dan maksimal.

Kapal

Pengertian Kapal

Kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut seperti halnya sampan atau perahu yang lebih kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah inggris, dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil.(Wikipedia)\

Kapal (ship) adalah kendaraan besar pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, dan sebagainya seperti halnya sampan atau perahu yang lebih 10 kecil. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris,

dipisahkan antara ship yang lebih besar dan boat yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya di mana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat. (Soerjono, 2015)

Dalam Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Pengangkutan Laut, yang disebut dengan kapal adalah “alat apung dengan bentuk dan jenis apapun.” Definisi ini sangat luas jika dibandingkan dengan pengertian yang terdapat di dalam pasal 309 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) yang menyebutkan kapal sebagai “alat berlayar, bagaimanapun namanya, dan apapun sifatnya.” Dari pengertian berdasarkan KUHD ini dapat dipahami bahwa benda-benda apapun yang dapat terapung dapat dikatakan kapal selama ia bergerak, misalnya mesin penyedot lumpur atau mesin penyedot pasir.

Definisi lebih spesifik dan detail disebutkan di dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang menyebutkan 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.” Dengan demikian, kapal tidaklah semata alat yang mengapung saja, namun segala jenis alat yang berfungsi sebagai kendaraan, sekalipun ia berada di bawah laut seperti kapal selam

Dalam pasal 309 KUHD dirumuskan pengertian kapal yaitu semua perahu, dengan nama apapun dan jenis apapun juga. Kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain, maka kapal itu dianggap meliputi segala alat perlengkapannya

Dalam Pasal 309 ayat (3) KUHD menyatakan bahwa alat perlengkapan itu bukan bagian dari kapal itu sendiri, namun diperuntukkan untuk selamanya dipakai tetap dengan kapal. Sedangkan yang dimaksud dengan bagian kapal tersebut adalah bangunan-bangunan yang menjadi satu dengan kerangka kapal,

sehingga kalau bangunan itu diambil atau dilepaskan, maka kapal menjadi rusak.

Bangunan-bangunan ini misalnya :

- a) Anjungan (*bridge*), yaitu bagian kapal yang teratas, dimana para nahkoda dan mualim berada untuk mengatur jalannya kapal ;
- b) Lunas kapal, yaitu bagian kerangka kapal Floating Crane Padma Indah yang terbawah sendiri, terbuat dari besi, dan kalau lunas itu dilepaskan dari kerangka kapal, maka kapal itu rusak;
- c) Haluan kapal , yaitu bagian kapal yang dimuka sendiri, dimana sering diberi hiasan menurut kesukaan pemilik kapal, misalnya: kepala ular naga dan lain-lain.

Dari ketentuan tersebut terlihat bahwa pada awalnya pengertian kapal hanyalah badan kapal itu sendiri, tidak termasuk didalamnya mesin penggerak kapal atau mesin kapal dan perlengkapan lainnya yang memungkinkan kapal untuk berlayar. Jika ditinjau dari ketentuan dalam Pasal 309 ayat (3) KUHD tersebut, maka mesin kapal dapat dimasukkan dalam kelompok alat perlengkapan kapal , sebab kalau mesin itu dibongkar, kapal itu tidak rusak. Selanjutnya pasal 310 KUHD merumuskan tentang pengertian kapal laut sebagai berikut: “*kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu*”.

Menurut HMN. Purwosutjipto untuk mengetahui apakah kapal itu dikualifikasikan sebagai kapal laut atau bukan, tidak cukup hanya berdasarkan pasal 310 KUHD yang telah dijelaskan diatas, tetapi dalam prakteknya, kapal yang telah diperuntukkan dan telah digunakan untuk pelayaran di laut selama beberapa tahun, tetapi karena salah satu sebab, kapal itu akhirnya hanya dipergunakan untuk pelayaran di sungai, maka kapal yang demikian sulit untuk dikategorikan sebagai kapal Floating Crane Padma Indah laut, sebab dipergunakan di sungai.

Jadi untuk lebih tepatnya dalam mengkualifikasikan kapal, yang paling tepat untuk dijadikan patokan adalah kriteria pendaftaran, yaitu kapal itu didaftarkan untuk kapal apa. Sehingga rumusan Pasal 310 KUHD tersebut dapat dirubah menjadi: “kapal laut adalah semua kapal yang didaftarkan sebagai kapal laut.

Sedangkan menurut pasal 1 angka 36 UUP merumuskan pengertian sebagai berikut: *“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”*.

Dalam Penjelasan Pasal 4 huruf b dan huruf c UUP, diberikan pengertian dari jenis-jenis kapal, sebagai berikut:

- a) Kapal yang digerakkan oleh angin adalah kapal layar;
- b) Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai alat penggerak mesin, misalnya kapal motor, kapal uap, kapal dengan tenaga matahari, dan kapal nuklir;
- c) Kapal yang ditunda atau ditarik adalah kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak kapal lain;
- d) Kendaraan berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan / atau rancang bangun kapal itu sendiri, misalnya jet foil, hidro foil, hovercraft, dan kapal-kapal cepat lainnya yang memenuhi kriteria tertentu;
- e) Kendaraan di bawah permukaan air adalah jenis kapal yang mampu bergerak di bawah permukaan air;
- f) Alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah adalah alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri, serta ditempatkan di suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama, misalnya hotel terapung, tongkang akomodasi (*accommodation barge*) untuk penunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang akomodasi (*accommodation barge*) untuk penunjang kegiatan lepas pantai dan tongkang penampung minyak (*oil storage barge*), serta unit pengeboran lepas pantai berpindah (*mobile offshore drilling units/MODU*). Dari berbagai jenis kapal Floating Crane Padma Indah diatas, yang relevan bagi pengangkutan kapal niaga atau yang dapat digolongkan sebagai kapal penumpang adalah:
 - a) Kapal yang digerakkan oleh tenaga mekanik, digunakan untuk mengangkut barang dan / atau kapal penumpang.
 - b) Kapal yang berdaya dukung dinamis, digunakan untuk mengangkut penumpang saja.

Jenis Kapal berdasarkan Fungsinya

Kapal Barang (Freight Ship)

Kapal barang merupakan kapal besar yang difungsikan untuk distribusi pengangkutan barang dalam jumlah massal. Kapal barang merupakan kapal yang paling dijumpai karena tidak hanya jumlahnya yang banyak, tetapi juga jenisnya yang beragam yaitu sebagai berikut:

- a. Kapal Peti Kemas (Container Ship) Kapal peti kemas adalah kapal yang khusus digunakan untuk mengangkut peti kemas yang standar (biasanya berukuran 20 ft atau 40 ft). Kapal ini memiliki rongga (cells) untuk menyimpan peti kemas ukuran standar. Peti kemas diangkat ke atas kapal di terminal peti kemas dengan menggunakan crane/derek khusus yang dapat dilakukan dengan cepat, baik derek-derek yang berada di dermaga, maupun derek yang berada di kapal itu sendiri.
- b. Kapal Tanker Minyak (Oil Tanker) Kapal Tanker Minyak adalah sejenis kapal tanker yang berfungsi untuk mengangkut minyak. Ada 2 jenis kapal tanker pengangkut minyak, yaitu kapal tanker pengangkut minyak matang/halus dan kapal tanker pengangkut minyak mentah. Biasanya kapal pengangkut minyak mentah berukuran lebih kecil. Kapal ini harus dibuat kokoh dan jangan sampai minyak yang diangkutnya bocor karena dapat menyebabkan malapetaka dalam kehidupan laut di sekitarnya.
- c. Kapal Tanker Bahan Kimia (Chemical Tanker) Kapal Tanker Bahan Kimia adalah sejenis kapal tanker yang berfungsi untuk mengangkut bahan kimia. Populasi kapal jenis ini bisa dikatakan jarang.
- d. Kapal Tanker LPG (LPG Tanker) Kapal Tanker LPG adalah salah satu kapal tanker gas yang difungsikan untuk membawa LPG (Liquefied Petroleum Gas). Hampir seluruh dunia mempunyai jenis kapal tanker ini.
- e. Kapal Tanker LNG (LNG Tanker) Kapal Tanker LNG adalah salah satu kapal tanker gas yang difungsikan untuk membawa LNG (Liquefied Natural Gas). Kapal ini tidak jauh berbeda dengan kapal tanker LPG karena sama-sama kapal tanker pengangkut gas. Kapal Tanker LNG terbesar bernama Q-Max. Nama Q-Max diambil dari “Q” adalah singkatan dari Qatar dan “Max” untuk ukuran maksimum kapal yang dapat berlabuh di terminal LNG di Qatar. Ukurannya adalah 345m, sama dengan kapal samudra Queen Mary 2.
- f. Kapal Pengangkut Barang Curah (Bulk Carrier) Kapal Pengangkut Barang Curah merupakan kapal barang yang berfungsi untuk mengangkut barang-barang seperti batu bara, semen, biji-bijian, bijih logam, dan sebagainya di dalam sel-sel/ronggarongga kargo yang terpisah.
- g. Kapal Pengangkut Barang Berat (Heavy Lift Cargo Transporter) Kapal Pengangkut Barang Berat merupakan kapal yang dirancang untuk mengangkut barang yang ukurannya superbesar melebihi ukuran yang semestinya bisa diangkut kapal-kapal pada umumnya. Barang yang dibawa bisa berupa peralatan kilang minyak ataupun kapal besar lainnya. Tempat kargo pada kapal tersebut tidak dibatasi oleh pagar sehingga memungkinkan barang bisa diangkut dari posisi manapun. Untuk mengangkut kapal besar lain seperti kapal pesiar, sebagian badan kapal pengangkut dapat ditenggelamkan (semi-submersible), kemudian kapal pesiar digeser ke atas area yang ditenggelamkan itu. Setelah kapal pesiar sudah berada di posisi yang tepat, kapal pengangkut pun mulai

mengapungkan badannya yang tenggelam itu sehingga kapal pesiar bisa terangkat dan siap diantar.

- h. Kapal Pengangkut Kapal Kecil Kapal pengangkut kapal kecil merupakan kapal pengangkut kapal yang berukuran lebih kecil dalam jumlah yang banyak dalam posisi berbaris dan berbanjar. Pada kapal pengangkut yang satu ini, tempat kargo dibatasi pagar agar muatan tidak jatuh ke laut di mana muatan tersebut ringan dan mudah tergelincir. Mekanisme pengangkutannya pun hampir sama dengan kapal pengangkut barang berat yaitu dengan cara menenggelamkan dirinya (semisubmersible), tetapi muatan (kapal kecil/boat) harus masuk lewat belakang badan kapal sebab bagian samping maupun depan kapal pengangkut dibatasi oleh pagar permanen.
- i. Kapal Tongkang/Ponton Kapal tongkang/ponton merupakan jenis kapal yang mengangkut barang. Kapal ini sebenarnya bukan benar-benar kapal karena tidak mempunyai mesin sendiri (self-propelled), sehingga ia harus digandeng dengan kapal tunda. Tongkang juga bisa disebut sebagai gandengan kapal.

Kapal Fungsional

Kapal fungsional adalah kapal yang bukan digunakan untuk pengangkutan orang maupun barang melainkan berfungsi untuk menjalankan tugas-tugas tertentu, seperti kapal untuk pekerjaan proyek, penelitian, dan sebagainya. Berikut beberapa jenis kapal fungsional:

- a. Kapal Tunda (Tug Boat)

Kapal tunda merupakan kapal kecil yang memanuver kapal dengan mendorong atau menarik mereka. Kapal tunda juga memindahkan kapal yang dalam suatu kondisi tidak bisa bergerak sendiri, seperti kapal-kapal di pelabuhan yang ramai atau di sebuah kanal yang sempit dan juga kapal yang memang tidak bisa bergerak sendiri, seperti tongkang, kapal yang rusak, atau platform minyak.

Beberapa kapal tunda berfungsi sebagai pembuka pintu laut pelabuhan atau sebagai kapal penyelamatan. Kapal tunda awal memiliki mesin uap, namun saat ini, mesin diesel yang digunakan.

- b. Kapal Derek (Crane Ship)

Kapal derek merupakan kapal raksasa yang dilengkapi dengan beberapa derek raksasa pula yang bertugas untuk mengangkat barang berat ataupun membantu pekerjaan konstruksi di lepas pantai. Kapal jenis ini berukuran sangat tinggi sob yang mampu melebihi 100 m.

- c. Kapal Pengeboran (Drilling Ship)

Kapal pengebor adalah kapal yang dilengkapi dengan alat pengeboran. Tujuan yang paling sering digunakan adalah untuk eksplorasi pengeboran minyak baru atau sumur gas di perairan dalam atau untuk pengeboran ilmiah.

- d. Kapal Pengeruk

Kapal pengeruk adalah kapal penggali yang operasinya biasanya dilakukan setidaknya sebagian bawah air, di laut dangkal, atau daerah air tawar dengan tujuan mengumpulkan material dasar. Kegiatan pengerukan itu juga dapat menghasilkan bahan untuk reklamasi atau tujuan lain (biasanya terkait dengan konstruksi).

- e. Kapal Penangkap Ikan

Kapal penangkap ikan adalah kapal yang dipakai nelayan untuk menangkap ikan di laut, sungai, ataupun danau secara massal. Kapal ini digunakan oleh perusahaan nelayan kaya

untuk menangkap ikan sebanyak-banyaknya agar lebih efisien dibandingkan menggunakan perahu kecil. Jumlah ikan yang ditangkap menggunakan jaring besar dalam satu kali berlayar bisa mencapai ribuan ton atau sama dengan persediaan untuk 3 tahun.

f. Kapal Pemecah Es (Ice Breaker)

Kapal pemecah es adalah kapal dengan perlengkapan khusus untuk memecah lapisan es di permukaan air untuk membuka alur pelayaran melalui lapisan es. Untuk kapal pemecah es, membutuhkan tiga sifat utamanya yaitu pelampung diperkuat, bentuk es kering, dan kekuatan untuk mendorong melalui perairan tertutup es. Es juga mampu membocorkan kapal yang tidak diperkuat dengan mudah.

g. Kapal Kabel Laut (Cabel Laying Ship)

Kapal kabel laut adalah kapal laut yang dirancang dan digunakan untuk memasang kabel bawah air untuk telekomunikasi, listrik, dan semacamnya. Kabel yang dipasang adalah kabel komunikasi bawah laut yang sangat panjang yang menghubungkan suatu negara ke negara lain.

h. Kapal PVS (Platform Supply Vessel)

Kapal PSV adalah kapal yang dirancang khusus untuk memasok platform minyak lepas pantai. Kapal ini berukuran antara 20 sampai 100 meter panjangnya dan menyelesaikan berbagai tugas. Fungsi utama untuk sebagian besar kapal ini adalah transportasi barang dan personil dari platform minyak lepas pantai dan struktur lepas pantai lainnya.

i. Kapal FPSO (Floating Production Storage and Offloading)

Kapal FPSO adalah sebuah kapal jenis sistem tangki mengambang yang digunakan oleh industri minyak lepas pantai dan gas dan dirancang untuk mengambil semua minyak atau gas yang dihasilkan dari platform terdekat, proses penyimpanan, sampai minyak atau gas dapat diturunkan ke kapal tanker atau diangkut melalui pipa.

j. Kapal Pemadam Kebakaran (Fire Fighter)

Kapal pemadam kebakaran adalah kapal khusus yang sering menyerupai kapal tunda, dengan pompa dan nosel yang dirancang untuk memadamkan api pada kapal yang terbakar.

k. Kapal Penyelamatan (SAR)

Kapal penyelamatan adalah kapal yang membawa petugas dan peralatan keselamatan yang bertugas menolong korban kecelakaan yang terjadi di laut.

Kapal Penumpang

Kapal penumpang merupakan kapal besar yang difungsikan untuk mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak. Perlu diketahui kalau kapal penumpang populasinya lebih sedikit dibandingkan kapal barang. Berikut beberapa jenis kapal penumpang:

a. Kapal Pesiar (Cruise Ship)

Kapal pesiar adalah kapal penumpang yang dipakai untuk pelayaran pesiar. Penumpang menaiki kapal pesiar untuk menikmati waktu yang dihabiskan di atas kapal yang dilengkapi fasilitas penginapan dan perlengkapan bagaikan hotel berbintang.

Kapal pesiar memiliki rute pelayaran yang selalu kembali ke pelabuhan asal keberangkatan. Jadi, kapal pesiar selalu memulai dan mengakhiri perjalanannya di tempat yang sama.

b. Kapal Samudra (Ocean Liner)

Kapal samudra adalah kapal penumpang besar yang identik dengan kapal pesiar. Kapal ini juga memiliki fasilitas penginapan dan perlengkapan yang mirip dengan kapal pesiar.

c. Kapal Feri (Ferry)

Kapal Feri adalah kapal yang digunakan untuk penyebrangan laut yang mengangkut penumpang beserta kendaraannya. Kendaraan yang diangkut pun bisa berupa mobil pribadi, bus, truk, ataupun semi-trailer. Hal yang membuat penggunaan kapal ini adalah tidak adanya jembatan penyebrangan laut.

Jenis kapal berdasarkan sarana penggerakannya antara lain:

- a) Kapal motor, yaitu kapal yang digerakkan dengan motor atau mesin diesel sebagai alat penggerak utama dan bukan kapal Floating Crane Padma Indah yang digandeng/ sedang digandeng.
- b) Kapal uap, yaitu kapal yang digerakkan dengan tenaga uap sebagai penggerak utama dan bukan kapal yang digandeng.
- c) Kapal layar, yaitu kapal yang digerakkan dengan layar sebagai alat penggerak utama dan bukan kapal yang digandeng.
- d) Kapal yang digandeng, yaitu kapal yang sedang digandeng dan tidak menggunakan alat penggerak sendiri.
- e) Kapal nuklir, yaitu kapal yang dilengkapi dengan instalasi tenaga nuklir sebagai sumber kekuatan penggerakannya.

Jenis kapal ditinjau dari daerah pelayarannya, antara lain

- a) Kapal yang digunakan untuk semua pelayaran semua lautan (pelayaran samudra), yaitu pelayaran di perairan luar di seluruh daerah pelayaran dunia.
- b) Kapal yang digunakan untuk pelayaran kawasan Indonesia, terdiri dari dua pelayaran yaitu pelayaran terbatas antar pelabuhan- pelabuhan timur dan pelayaran antar pelabuhan timur.
- c) Kapal yang digunakan untuk pelayaran lokal, yaitu pelayaran dalam perairan luar (diluar daerah pelabuhan) dengan kapal yang isi kotornya kurang dari 500 m³ dengan jarak jelajah tidak lebih dari 200 mil dari pelabuhan basis.

Jenis kapal yang di tinjau berdasarkan daerah pelayarannya ini diambil dan disimpulkan dari keputusan Menteri Perhubungan No: KM 70 Tahun 1998 tentang Pengawakan Kapal Floating Crane Padma Indah Niaga, pasal 11, 13, 15 tentang persyaratan jumlah jabatan, sertifikat kepelautan, dan jumlah awak kapal dalam kapal yang di pakai di daerah pelayaran semua lautan, pelayaran kawasan Indonesia, dan pelayaran lokal

Kerangka Teori Penelitian

Fungsi kerangka teori penelitian, yaitu:

1. Menetapkan Ketentuan

Fungsi yang pertama dari kerangka teori adalah membantu peneliti untuk menetapkan suatu ketentuan. Isi di dalam kerangka ini bisa seperti glosarium yang memuat semua istilah penting terkait topik penelitian yang dilakukan. Proses ini membantu menentukan arah penelitian, yakni fokus pada satu hal dari topik penelitian yang bisa melebar. Semua istilah yang mengarah pada topik kemudian bisa dirumuskan di dalam kerangka teori yang disusun.

2. Menyatukan Seluruh Bagian pada Penelitian

Fungsi dan manfaat kedua dari penyusunan kerangka teori dalam penelitian adalah membantu menyatukan seluruh bagian penelitian tersebut. Kerangka teori membantu menyusun seluruh data yang saling berhubungan dan membantu merumuskan kesimpulan. Sehingga memudahkan peneliti dalam menyusun laporan penelitian dan juga mendapatkan hasil penelitian.

3. Membantu Menggambarkan

Menyusun kerangka teori dalam melakukan penelitian membantu peneliti untuk menjelaskan latar belakang. Artinya, peneliti sekaligus penulis bisa memaparkan alasan kenapa topik penelitian dipilih dan dilakukan.

4. Menjadi Pembatas pada Penelitian

Kerangka teori juga berperan penting menjadi pembatas masalah, atau bisa dikatakan sebagai batasan terhadap topik penelitian. Supaya tidak melebar dan tidak fokus, maka di kerangka teori dijelaskan mengenai topik utama.

5. Berisi Informasi Mengenai Metode Penelitian

Menyusun kerangka karangan juga membantu peneliti menjelaskan metode penelitian yang dilakukan. Apakah termasuk metode kualitatif, kuantitatif, atau metode gabungan dari keduanya. Hal ini membantu peneliti menggunakan alat bantu yang sesuai untuk observasi dan pengumpulan data. Sekaligus memberi informasi kepada pembaca laporan penelitian mengenai metode yang digunakan.

Tahap yang pertama adalah menentukan variabel penelitian dan memaparkan detailnya. Tidak semua variabel akan digunakan untuk mendukung perolehan data penelitian, hanya beberapa yang dinilai paling penting dan mendukung. Oleh sebab itu, perlu menentukan dulu variabelnya dan dijelaskan hubungannya dengan topik dan variabel lain.

6. Mencari Referensi

Setelah variabel berhasil ditentukan tahap selanjutnya adalah mencari referensi. Hal ini menjadi hal wajib, karena tanpa referensi maka peneliti tidak memiliki teori yang menguatkan topik. Referensi ini dianjurkan memakai referensi ilmiah, misalnya buku pengetahuan, jurnal penelitian, dan sejenisnya.

7. Menguraikan Teori

Setelah mencari referensi maka akan menemukan banyak teori yang mendukung topik penelitian. Semua teori yang relevan ini kemudian dicantumkan di kerangka teori dalam bentuk gagasan utama. Teori yang digunakan hanya beberapa yang dirasa paling mudah dipahami.

8. Mengkaji Semua Teori

Tahap selanjutnya adalah mengkaji semua teori sebagaimana yang dijelaskan sebelumnya. Bahwa teori yang ditemukan dari proses mencari referensi bisa sangat banyak, maka perlu dipilih yang dirasa paling sesuai dan paling mudah dipahami. Baru kemudian dikaji lagi untuk bisa membantu menguatkan topik dan membantu menarik kesimpulan.

9. Menentukan Inti Permasalahan

Selanjutnya adalah menentukan inti permasalahan yang akan diteliti dan dibahas di dalam laporan penelitian (skripsi). Inti permasalahan ini disesuaikan dengan topik yang kemudian disederhanakan agar lebih spesifik.

10. Menunjukkan Kontribusi dalam Penelitian

Langkah selanjutnya adalah menunjukkan kontribusi peneliti dan penulis dalam penelitian.

11. Menyusun Kesimpulan Sementara

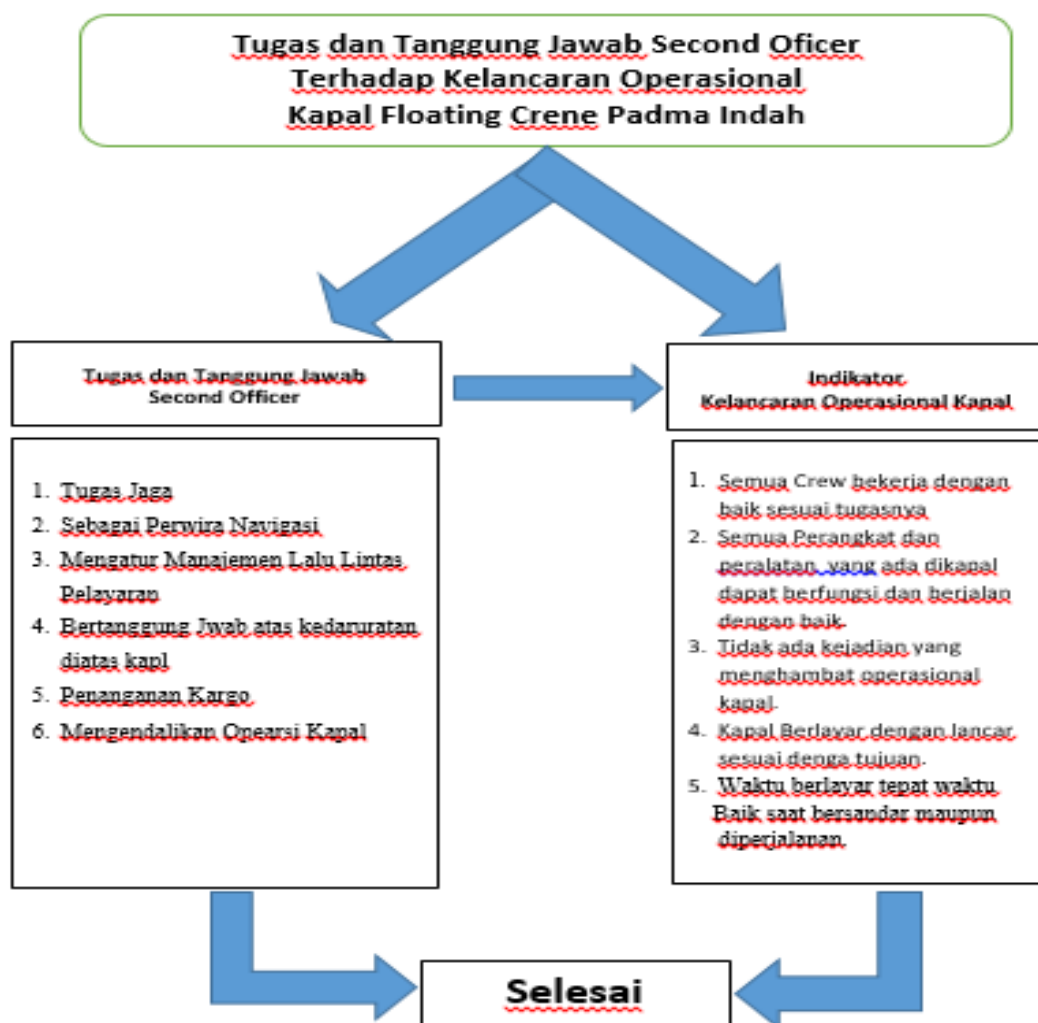
Jika sudah menjelaskan kontribusi peneliti dalam penelitian skripsi, maka tahap berikutnya adalah menyusun kesimpulan sementara. Biasanya dalam bentuk gagasan utama atau poin utama yang nanti perlu dijabarkan lagi di laporan penelitian.

Kesimpulan sementara bisa dirumuskan dengan memperhatikan teori hasil mengkaji semua teori yang relevan di tahap awal. Kemudian dipadukan dengan kemungkinan hasil penelitian yang didapatkan dari berbagai sumber saat mengkaji teori juga.

Kesimpulan sementara bukanlah kesimpulan akhir, dan tidak harus sama persis dengan hasil penelitian yang aktual didapatkan. Jadi kesimpulan sementara ini sifatnya sementara, bisa diubah jika dipatahkan oleh hasil penelitian yang berbeda.

12. Menyusun Kerangka Berpikir

Tahap terakhir dalam membuat kerangka teori adalah menyusun kerangka berpikir. Kerangka berpikir merupakan bagan alir yang menjelaskan hubungan semua variabel penelitian. Kerangka berpikir akan membantu merumuskan seluruh kerangka teori yang menjelaskan proses penulisan laporan hasil penelitian.



METODE PENELITIAN

Kerangka Konsep dan Hipotesis Penelitian

1. Kerangka Konsep

Kerangka konsep penelitian merupakan suatu cara yang digunakan untuk menjelaskan hubungan atau kaitan antara variabel yang akan diteliti (Notoatmodjo, 2018,).

Kerangka konsep ini menjelaskan hubungan antara variabel satu dengan lainnya dalam desain sistem kerja kemudian mengimplementasikannya secara langsung. Subjek penelitian adalah terjadinya kecelakaan kerja di kamar mesin kapal Floating Crane Padma Indah dengan kriteria: usia, jenis kelamin, tinggi badan, berat badan, pengalaman kerja, pendidikan dan kesehatan. Faktor lingkungan yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan kerja di kamar mesin kapal Floating Crane Padma Indah adalah kondisi peralatan dan mesin,

Sedangkan faktor fasilitas yang mempengaruhi kecelakaan kerja di kamar mesin kapal Floating Crane Padma Indah adalah faktor sistem kerja, kompetensi, disiplin dan pengawasan pimpinan.

2. Hipotesis

Hipotesis merupakan harapan yang dinyatakan oleh peneliti mengenai hubungan antara variabel-variabel didalam masalah penelitian.

Menurut Sugiyono (2013), hipotesis deskriptif merupakan jawaban sementara terhadap masalah deskriptif yang berkenaan dengan variabel mandiri baik satu variabel atau lebih.

Kesimpulannya pengertian hipotesis deskriptif merupakan suatu jawaban yang bersifat sementara pada suatu masalah deskriptif, yakni yang memiliki hubungan dengan suatu variabel tunggal atau mandiri.

Untuk membuktikan kebenaran suatu hipotesis deskriptif, seorang peneliti dapat dengan sengaja menciptakan suatu gejala, yakni melalui percobaan atau penelitian. Jika sebuah hipotesis telah teruji kebenarannya, maka hipotesis akan disebut teori.

Pengujian hipotesis deskriptif pada dasarnya merupakan proses pengujian generalisasi hasil penelitian yang didasarkan pada satu sampel.

Variabel bersifat mandiri, oleh karena itu hipotesis deskriptif tidak berbentuk perbandingan ataupun hubungan dua variabel atau lebih.

Jenis Penelitian

Penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif, yaitu suatu rumusan masalah yang memandu penelitian untuk mengeksplorasi atau memotret situasi sosial yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam.

Menurut Bog dan dan Taylor yang dikutip oleh Lexy.J. Moleong, pendekatan kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati.

Penelitian kualitatif berfokus pada fenomena sosial, pemberian suara pada perasaan dan persepsi dari partisipan di bawah studi.

Pendekatan kualitatif adalah pendekatan yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya, perilaku, persepsi, minat, motivasi, tindakan, dengan cara deksripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa. Pendekatan kualitatif ini bertujuan untuk mendapatkan informasi lengkap tentang tugas dan tanggung jawab second oficer terhadap operasional kapal Floating Crene Padma Indah.

Variabel Penelitian

Variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, obyek, organisasi, atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2016 :68). Pada penelitian ini peneliti menggunakan dua variabel yaitu :

1. Variabel Independen

Pengertian variabale independen adalah variabel yang besar kecil nilainya tidak dipengaruhi oleh variabel dependen. Apabila ada dua variabel yang saling berhubungan, sedangkan bentuk hubungannya adalah bahwa perubahan variabel yang satu mempengaruhi atau menyebabkan perubahan variabel yang lain, maka variabel yang mempengaruhi atau variabel penyebab tersebut merupakan variabel independen. Variabel ini sering disebut juga sebagai variabel bebas, variabel stimulus, variabel prediktor, dan variabel antecedent. Variabel ini sering dinotosikan dengan huruf X. Pada penelitian ini tugas dan tanggung jawab second officer kapal Floating Crene Padma Indah sebagai variabel X.

2. Variabel Dependen

Pengertian variabale dependen adalah variabel yang besar kecil nilainya dipengaruhi oleh variabel independen. Apabila ada dua variabel yang saling berhubungan, sedangkan bentuk hubungannya adalah bahwa perubahan variabel yang satu mempengaruhi atau menyebabkan perubahan variabel lain, maka variabel yang mempengaruhi atau variabel yang menyebabkan merupakan variabel variabel dependen. Variabel ini sering disebut juga dengan variabel terikat, variabel tidak bebas, variabel output , variabel kriteria, atau variabel konsekuen.

Variabel ini sering dinotosikan dengan huruf Y, pada penelitian ini operasional kapal Floating Crene Padma Indah sebagai variabel Y

Variabel Kualitatif tadalah variabel yang tidak bisa dikatifikasikan. Nilai variabel kualitatif bukan berupa angka, tetapi bentuk kategori mutually exclusive . Dengan demikian peneliti ini ingin mengetahui tentang tugas dan tanggung jawab second officer terhadap operasional kapal Floating Crene Padma Indah

Definisi Penelitian

Penelitian adalah suatu usaha dalam menemukan segala sesuatu untuk mengisi kekosongan atau kekurangan yang ada, menggali lebih dalam apa yang telah ada, mengembangkan dan memperluas, serta menguji kebenaran dari apa yang telah ada namun kebenarannya masih diragukan (Sutrisno Hadi)

Penelitian adalah usaha yang sistematis untuk menemukan jawaban ilmiah terhadap sesuatu masalah. Sistematis, karena harus mengikuti prosedur dan langkah-langkah sebagai suatu kebulatan prosedur.

Jadi pada penelitian ini peneliti ingin mengetahui tugas dan tanggung jawab second officer terhadap operasional kapal Floating Crane Padma Indah.

Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas : objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Populasi penelitian adalah keseluruhan dari objek penelitian yang akan diteliti. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2008).

Populasi penelitian merupakan keseluruhan dari objek penelitian yang akan diteliti. Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2008).

Dalam penelitian ini Populasinya adalah semua orang/crew yang bekerja di kapal Floating Crane Padma Indah sebanyak 55 *Personil*.

2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi yang memiliki karakteristik mirip dengan populasi itu sendiri. Sampel disebut juga contoh. Nilai hitungan yang diperoleh dari sampel inilah yang disebut dengan statistik.

Menurut Sugiyono, (2017:81) sampel ialah bagian dari populasi yang menjadi sumber data dalam penelitian, dimana populasi merupakan bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi.

Tujuan peneliti mengambil sampel adalah memperoleh keterangan mengenai obyek penelitian dengan jalan hanya mengamati sebagian saja dari populasi.

Cara Melakukan Pengambilan Sampel

1. Mendefinisikan populasi yang akan diamati.
2. Menentukan kerangka sampel dan kumpulan semua peristiwa yang dapat terjadi.
3. Menentukan teknik atau metode sampling yang tepat.
4. Melakukan pengambilan sampel (pengumpulan data)
5. Melakukan pemeriksaan ulang pada proses sampling.

Pada penelitian ini jumlah sampel yang dilakukan dalam wawancara berjumlah 45 *personil*

Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang strategis dalam penelitian, metode pengumpulan data sangat penting karena tujuan utama dari penelitian adalah memperoleh data. Pengumpulan data dapat dilakukan dengan berbagai sumber dan cara sebagai berikut :

1. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Mengumpulkan beberapa data dan informasi dengan bantuan macam-macam material yang terdapat di ruang perpustakaan, serta mengumpulkan beberapa literatur kepustakaan, buku, dan karya tulis ilmiah yang berhubungan tentang permasalahan yang diteliti.

2. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Yaitu mengumpulkan data melalui penelitian lapangan dengan menggunakan metode

a. Wawancara

Wawancara adalah teknik pengumpulan data melalui proses tanya jawab lisan yang berlangsung satu arah , artinya pertanyaan datang dari pihak yang mewawancarai

dan jawaban diberikan oleh yang diwawancara.

Metode wawancara/interview juga merupakan proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara Tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan responden/ orang yang di wawancarai, dengan atau tanpa menggunakan pedoman (guide) wawancara.

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab langsung antara peneliti dan narasumber. Seiring perkembangan teknologi, metode wawancara dapat pula dilakukan melalui media-media tertentu, misalnya telepon, email, atau video call melalui Zoom atau skype. Peneliti telah mewawancarai sebanyak 45 crew kapal Floating Crane Padma Indah sebagai input dan output penelitian ini.

b. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui sesuatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran.

Menurut Nana Sudjana observasi adalah pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti.

Observasi dilakukan untuk mendapat informasi yang lebih akurat, baik berupa tempat, (ruang), pelaku, objek, kegiatan, perbuatan atau peristiwa. Observasi dilakukan secara langsung tanpa perantara terhadap objek di tempat kejadian atau tempat berlangsungnya peristiwa.

berikut langkah-langkah untuk melakukan observasi:

1. Menentukan objek yang akan diamati.
2. Mengumpulkan fakta terkait objek.
3. Menyiapkan laporan untuk mencatat data hasil observasi.
4. Melakukan pencatatan observasi.
5. Menyunting hasil laporan observasi.

Peneliti melakukan observasi langsung di atas kapal Floating Crane Padma Indah tempat peneliti bekerja.

c. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah mencari data mengenai hal-hal yang berupa catatan transkrip, buku, surat, dokumentasi, dan sebagainya. Pemanfaatan data sekunder akan menghemat waktu karena tidak menyusun instrument penelitian, mencari sumber data yang di perlukan.

Menurut Sugiyono (2018:476) dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, dokumen, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian.

Dokumentasi dalam Penelitian Kualitatif

- Otobiografi,
- Surat-surat pribadi, buku-buku atau catatan harian, memorial,
- Kliping,
- Dokumen pemerintah maupun swasta,
- Cerita roman dan cerita rakyat,

- Data di server dan flashdisk,
- Data tersimpan di website, dan lain-lain.

Peneliti mengumpulkan dokumen-dokumen dan catatan harian kejadian di kapal Floating Crene Padma Indah untuk menunjang penelitian yang dilakukan

Pengolahan Data

Pada Jenis penelitian kualitatif ini, pengolahan data tidak harus dilakukan setelah data terkumpul atau pengolahan data selesai. Dalam hal ini, data sementara yang terkumpulkan, data yang sudah ada dapat diolah dan dilakukan analisis data secara bersamaan.

Pada saat analisis data, dapat kembali lagi ke lapangan untuk mencari tambahan data yang dianggap perlu dan mengolahnya kembali. Suyanto dan Sutinah (2006: 173), mengatakan pengolahan data dalam penelitian kualitatif dilakukan dengan cara mengklasifikasikan atau mengkategorikan data berdasarkan beberapa tema sesuai fokus penelitiannya. Pengolahan data pada penelitian ini terdiri dari :

1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan lapangan (Miles dan Huberman (1992:16)). Langkah-langkah yang dilakukan adalah menajamkan analisis, menggolongkan atau pengkategorisasian ke dalam tiap permasalahan melalui uraian singkat, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan mengorganisasikan data sehingga dapat ditarik dan diverifikasi. Data yang di reduksi antara lain seluruh data mengenai permasalahan penelitian yaitu tugas dan tanggung jawab second officer terhadap operasional kapal Floating Crene Padma Indah.

2. Penyajian Data

Setelah data di reduksi, langkah analisis selanjutnya adalah penyajian data. Penyajian data merupakan sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. (Miles dan Huberman, 1992 : 17).

Penyajian data diarahkan agar data hasil reduksi terorganisaikan, tersusun dalam pola hubungan sehingga makin mudah dipahami. Penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk uraian naratif, bagan, hubungan antar kategori serta diagram alur. Penyajian data dalam bentuk tersebut mempermudah peneliti dalam memahami apa yang terjadi.

Pada langkah ini, peneliti berusaha menyusun data yang relevan sehingga informasi yang didapat disimpulkan dan memiliki makna tertentu untuk menjawab masalah penelitian.

3. Menarik Kesimpulan atau Verifikasi

Tahap ini merupakan tahap penarikan kesimpulan dari semua data yang telah diperoleh sebagai hasil dari penelitian. Penarikan kesimpulan atau verifikasi adalah usaha untuk mencari atau memahami makna/arti, keteraturan, pola-pola, penjelasan, alur sebab akibat atau proposisi. Sebelum melakukan penarikan kesimpulan terlebih dahulu dilakukan reduksi data, penyajian data serta penarikan kesimpulan atau verifikasi dari kegiatan-kegiatan sebelumnya.

Sesuai dengan pendapat Miles dan Huberman, proses analisis tidak sekali jadi, melainkan interaktif, secara bolak-balik diantara kegiatan reduksi, penyajian dan

penarikan kesimpulan atau verifikasi selama waktu penelitian.

Setelah melakukan verifikasi maka dapat ditarik kesimpulan berdasarkan hasil penelitian yang disajikan dalam bentuk narasi. Penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir dari kegiatan analisis data. Penarikan kesimpulan ini merupakan tahap akhir dari pengolahan data.

Analisis Data

Teknik analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan lain sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain.

Teknik analisa yang digunakan adalah teknik analisis kualitatif yaitu upaya yang dilakukan dengan cara mengorganisasi data, memilah-milahnya menjadi suatu yang dikelola, menyintesikannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Teknik analisis data adalah suatu metode atau cara sebuah data menjadi informasi sehingga karakteristik data tersebut menjadi mudah untuk menemukan dan juga bermanfaat untuk menemukan solusi permasalahan, yang terutama adalah masalah sebuah penelitian.

Analisis data dilakukan berdasarkan pada setiap perolehan data dari catatan lapangan, direduksi, dideskripsikan, dianalisis, kemudian ditafsirkan.

Prosedur analisis data terhadap masalah lebih difokuskan pada upaya menggali fakta sebagaimana adanya (natural setting), dengan teknik analisis pendalaman kajian (verstegen) Untuk memberikan gambaran data hasil penelitian maka dilakukan prosedur sebagai berikut

1. Tahap penyajian data

Penyajian data adalah kegiatan ketika sekumpulan informasi disusun, sehingga memberi kemungkinan akan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

Bentuk penyajian data kualitatif dapat berupa teks naratif berbentuk catatan lapangan, matriks, grafik, jaringan, dan bagan..

2. Tahap komparasi :

Merupakan proses membandingkan hasil analisis data yang telah deskripsikan dengan interpretasi data untuk menjawab permasalahan yang sedang diteliti sehingga mendapatkan hasil/jawaban yang diinginkan/

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Daerah Penelitian

Gambaran umum daerah penelitian merupakan aspek spasial (berkenaan ruang dan tempat) dalam suatu penelitian, karena menyangkut wilayah daerah tertentu yang menjadi ruang dan tempat adanya suatu aturan (hukum) tertentu dalam suatu wilayah.

Penelitian dilakukan di kapal Floating Crane Padma Indah dimana peneliti setiap hari bekerja di kapal Floating Crane Padma Indah tersebut.

Kapal Floating crane Padma Indah adalah sebuah Kapal yang ada yang mempunyai alat yang berguna untuk mengangkut muatan. Alat ini tidak memiliki mesin induk dan alat kemudi sendiri. Melainkan untuk dapat menggerakkan alat ini perlu digerakkan oleh Tugboat. Untuk crane jenis ini dapat mempermudah pekerjaan manusia dengan membantu

memindahkan muatan yang berat dan dalam jumlah yang banyak, yang mana berada di atas permukaan laut.

Bagi crane jenis ini, biasanya juga disebut sebagai sebuah kapal terapung yang di atasnya memiliki crane. Biasanya dipergunakan untuk mengangkat suatu material berupa batu-batuan.

Alat satu ini tentunya sangat sering dijumpai di area perairan. Umumnya digunakan sebagai penyalur bahan material dari kapal tongkang kemudian dilanjutkan dengan pemrosesan dan dimasukkan pada mother vessel. Sistem pengoperasiannya menggunakan loading operation dan memakai sistem ban berjalan.

Crane jenis satu ini memiliki alat tambahan yang berguna untuk membantu performa kinerjanya. Yang pertama ada loader dan dozer. Kedua alat tambahan ini berguna untuk mempermudah jangkauan crane, guna dapat menjangkau muatan yang susah untuk dicapai.

Jenis Kapal Floating Crane

Kebanyakan crane dengan jenis ini sering dijumpai di daerah Pulau Kalimantan. Crane yang berada di atas kapal ini memiliki beberapa jenis dan kegunaannya yang berbeda-beda. Meskipun pada umumnya sering digunakan untuk mengangkut batu bara. Berikut jenis-jenis dari floating crane, antara lain :

1. Twins Crane

Untuk twins crane ini biasanya menggunakan dua atau double crane. Yang mana dapat berguna untuk mengambil lebih banyak material.

2. Single Crane

Sedangkan untuk single crane ini seperti pada crane biasanya. Yakni hanya menggunakan satu crane saja di atas kapalnya.

3. Conveyor

Umumnya alat ini memiliki fungsi dan tujuan yang sama dengan crane. Masing-masing dari alat tersebut memiliki kelebihan dan kekurangan yang berbeda-beda di setiap jenisnya. Untuk tipe conveyor ini biasanya diperuntukkan mengangkut muatan dan pembongkaran yang lebih banyak dan lebih cepat.

Kelebihan Kapal Floating Crane Padma Indah

Umumnya crane ini sering digunakan untuk mengangkat atau memindahkan batu bara. Pemindahan ini biasanya disebut dengan istilah transshipment. Hal ini biasanya disebut proses bongkar muat yang mana bagian materialnya tidak langsung dikirim tetapi di transit ke suatu tempat terlebih dahulu. Dengan menggunakan floating crane ini tentunya memberikan sebuah keuntungan, yakni :

1. Menghemat waktu dalam melakukan pemuatan,
2. Crane ini dapat dimuat pada ukuran kapal tertentu seperti panamaz maupun capsize,
3. Dapat mengurangi adanya suatu polusi,
4. Material dalam sekali mengangkut dapat terisi banyak muatan,
5. Mengurangi penanganan muatan ganda.

Itulah pembahasan seputar crane, mulai dari pengertiannya, jenis-jenis hingga kegunaannya.

Dengan hadirnya alat-alat ini, tentunya memberikan kemudahan bagi manusia dalam mengerjakan atau menyelesaikan tugasnya. Untuk crane jenis ini biasanya memiliki sebuah

crane yang ada diatasnya, sangat membantu ketika akan memindahkan sesuatu yang berat dan banyak ketika sedang berada di atas lautan atau air. Semoga pembahasan ini, dapat memberikan wawasan dan pengetahuan baru bagi Anda.

Lokasi penelitian merupakan tempat di mana situasi sosial tersebut berkaitan dengan sasaran atau permasalahan yang akan diteliti (Sugiyono, 2018, hal. 532).

Lokasi penelitian merupakan objek penelitian di mana kegiatan penelitian dilakukan. Penentuan lokasi penelitian dimaksudkan untuk mempermudah atau memperjelas lokasi yang menjadi sasaran dalam penelitian.

Penelitian dilaksanakan selama 3 bulan dari bulan Mei – Juli 2022.

Analisis Univariat.

Kondisi yang terjadi di atas kapal Floating Crane Padma Indah ,

1. Keterlambatan Kapal

Paray & Kumar (2020) mengatakan "...Delay can be defined difference in time between project completion as stated in the contract and the date of actual completion of project..."[7] Keterlambatan didefinisikan sebagai perbedaan waktu antara proyek penyelesaian seperti Pada saat bekerja sering didapati para pekerja tidak memakainya, karena merasa terganggu dengan menggunakan alat pelindung diri dalam melaksanakan suatu pekerjaan, walaupun hal ini dapat berakibat mungkin terjadinya kecelakaan pada organ-organ tubuhnya pada saat tugas dikamar mesin

2. Kurangnya pengawasan terhadap second officer yang dilakukan Chief Officer dalam melaksanakan tugas.

Pengawasan bisa didefinisikan sebagai suatu usaha sistematis oleh manajemen untuk membandingkan kinerja standar, rencana, atau tujuan yang telah ditentukan terlebih dahulu untuk menentukan apakah kinerja sejalan dengan standar tersebut dan untuk mengambil tindakan yang diperlukan untuk melihat bahwa sumber daya manusia digunakan dengan efektif dan efisien mungkin didalam mencapai tujuan.

George R. Terry (2010:395) mengartikan pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Pengawasan dibagi menjadi 3 Tipe yaitu :

a. Pengawasan Pendahuluan (preliminary control).

Pengawasan yang terjadi sebelum kerja dilakukan. Pengawasan Pendahuluan menghilangkan penyimpangan penting pada kerja yang diinginkan yang dihasilkan sebelum penyimpangan tersebut terjadi. Pengawasan Pendahuluan mencakup semua upaya manajerial guna memperbesar kemungkinan bahwa hasil-hasil aktual akan berdekatan hasilnya dibandingkan dengan hasil-hasil yang direncanakan.

Memusatkan perhatian pada masalah mencegah timbulnya deviasideviiasi pada kualitas serta kuantitas sumber-sumber daya yang digunakan pada organisasi-organisasi. Sumber-sumber daya ini harus memenuhi syarat-syarat pekerjaan yang ditetapkan oleh struktur organisasi yang bersangkutan.

Dengan ini, manajemen menciptakan kebijaksanaan-kebijaksanaan, prosedur-prosedur dan aturan-aturan yang ditujukan pada hilangnya perilaku yang menyebabkan hasil kerja yang tidak diinginkan di masa depan. Dipandang dari sudut prespektif

demikian, maka kebijaksanaan-- kebijaksanaan merupakan pedoman-pedoman yang baik untuk tindakan masa mendatang.

Pengawasan pendahuluan meliputi Pengawasan pendahuluan sumber daya manusia, Pengawasan pendahuluan bahan-bahan, Pengawasan pendahuluan modal dan Pengawasan pendahuluan sumber-sumber daya financial.

b. Pengawasan pada saat kerja berlangsung (cocurrent control)

Pengawasan yang terjadi ketika pekerjaan dilaksanakan. Memonitor pekerjaan yang berlangsung guna memastikan bahwa sasaran-sasaran telah dicapai. Concurrent control terutama terdiri dari tindakan-tindakan para supervisor yang mengarahkan pekerjaan para bawahan mereka.

c. Pengawasan Umpan balik (feed back control)

Pengawasan Feed Back yaitu mengukur hasil suatu kegiatan yang telah dilakukan, guna mengukur penyimpangan yang mungkin terjadi atau tidak sesuai dengan standar. Pengawasan yang dipusatkan pada kinerja organisasional dimasa lalu. Tindakan korektif ditujukan ke arah proses pembelian sumber daya atau operasi-operasi aktual. Sifat kas dari metodemetode pengawasan feed back (umpan balik) adalah bahwa dipusatkan perhatian pada hasil-hasil historikal, sebagai landasan untuk mengoreksi tindakan-tindakan masa mendatang.

Dalam melaksanakan tugas second officer sering tidak disiplin sehingga pembagian tugas sering tumpang tindih denga tugas yang lain.

Disiplin kerja merupakan alat yang digunakan oleh pimpinan untuk mengubah perilaku karyawan agar mereka meningkatkan kesadaran dan kesediaan seseorang mentaati semua peraturan organisasi dan normanorma sosial yang berlaku (Hasibuan, 2012 : 40).

Yang dimaksud dengan disiplin kerja disini adalah mengenai disiplin waktu kerja dan disiplin dalam mentaati aturan, SOP, prosedur yang ada di dalam pekerjaan dan melaksanakanny dengan kesadaran yang tinggi tanpa adanya paksaan. Perwujudan dar disiplin kerja yang tinggi adalah tercapainya produktivitas yang tinggi pula. Kedisiplinan kerja dapat dibedakan dalam dua hal, yaitu :

1. Disiplin terhadap waktu,

yaitu disiplin terhadap ketepatan waktu, seperti tepat waktu dalam masuk kerja maupun pulang kerja, tepat waktu dalam menyelesaikan tugas/ kerja, dan sebagainya,

2. Disiplin terhadap tingkah laku dan perbuatan,

yaitu taat pada peraturan yang ada di dalam organisasi, seperti pemakaian alat keamanan kerja, seragam kerja, dan sebagainya. Disiplin kerja karyawan dapat dibedakan dalam 3 tipe (Handoko, 2002,: 208), yaitu :

a. Disiplin preventif, disiplin preventif ini untuk mendorong para karyawan agar mengikuti berbagai standar dan aturan organisasi, Sasaran pokok dari disiplin preventive untuk mendorong disiplin diri karyawan tanpa dipaksa oleh pihak manajemen.

b. Disiplin korektif, digunakan untuk menangani pelanggaran-pelanggaran terhadap aturan-aturan dan mencoba menghindari pelanggaranpelanggaran lebih lanjut. Biasanya kegiatan korektif sering berupa suatu bentuk hukuman dan disebut dengan tindakan pendisiplinan karyawan.

c. Disiplin progresif, ditujukan untuk memberikan kesempatan kepada karyawan untuk mengambil tindakan korektif sebelum diberikan hukuman yang lebih berat. Disiplin

progresif dirancang untuk memotivasi karyawan agar mereka mau mengoreksi kesalahan yang dibuatnya secara sukarela.

Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Kedisiplinan

Pengaruh kedisiplinan sangatlah penting dan tidak dapat diremehkan lagi karena hal-hal yang terlihat sepele bisa berdampak menjadi kebiasaan yang dapat merugikan hanya karena menyimpangnya kegiatan para pekerja dan berubah menjadi kebiasaan,

Faktor-faktor yang mempengaruhi disiplin kerja menurut Siswanto (2005: 291), yaitu :

1. Frekuensi kehadiran
2. Tingkat kewaspadaan
3. Ketaatan pada standar kerja
4. Ketaatan pada peraturan kerja
5. Etika kerja

Indikator pun dapat mempengaruhi dalam meningkatkan kedisiplinan karena dapat memberikan penilaian sendiri dari perusahaan ke para pekerjanya karena dari penilaian ini perusahaan dapat memberikan sebuah penghargaan kepada para pekerja yang mendapatkan nilai baik, dan juga memberikan peringatan atau sanksi bagi pekerja yang mendapat penilaian buruk agar para pekerja dapat lebih semangat dalam bekerja dan lebih baik lagi dalam melakukan pekerjaan, menurut Sinungan (1995:97), indikator yang mempengaruhi tingkat kedisiplinan pekerja dalam pekerjaan:

1. Tingkat absensi
2. Sikap dan perilaku
3. Tanggung jawab

Di dalam kedisiplinan banyak faktor yang dapat mempengaruhi tegak tidaknya suatu kedisiplin dalam suatu perusahaan karena didasarkan dari rendahnya penegakan kedisiplinan para pekerjapun dapat bekerja mungkin akan bekerja tidak sesuai dengan aturan dan lebih memicu para pekerja untuk melakukan penyimpangan dalam melakukan pekerjaan dari sini memang kedisiplinan haruslah ditegakan. Menurut Gouzali Saydam (1996 :202), faktor – faktor tersebut antara lain:

1. Besar kecilnya pemberian kompensasi
2. Ada tidaknya keteladanan pimpinan dalam perusahaan
3. Ada tidaknya aturan pasti yang dapat di jadikan pegangan
4. Keberanian pimpinan dalam mengambil tindakan
5. Ada tidaknya pengawasan pimpinan
6. Ada tidaknya perhatian kepada karyawan
7. Diciptakan kebiasaan – kebiasaan yang mendukung tegaknya disiplin

Kurangnya kedisiplinan dan kesadaran kerja yang disebabkan oleh beberapa faktor antara lain :

a. Faktor Manusia

Kurangnya kesadaran dan kedisiplinan ABK dalam melaksanakan tugas dikamar mesin membuat hal yang tidak di inginkan pun terjadi. Seperti yang diketahui bersama bahwa kedisiplinan dalam berdinamika sangat penting agar pekerjaan dikapal dapat terlaksana dengan baik tanpa mengabaikan keamanan dan keselamatan yang diinginkan oleh semua pihak.

Ketentuan Bab VIII STCW bersifat operasional dan berakibat langsung terhadap kelancaran dan pengoperasian sebuah kapal yang lebih ditentukan oleh awak kapal dalam hal Pengetahuan dan keterampilan sesuai tanggung jawab dan kesiapan fisik dan mental. Hal-hal tersebut secara langsung belum diterapkan selama tugas di atas kapal karenanya kedisiplinan dan tanggung jawab dalam melaksanakan tugas harus dilakukan dengan baik sebagai awak kapal.

b. Organisasi diatas kapal

Crew yang melakukan tugas diatas belum melaksanakan tugasnya secara efektif. Kurangnya kesadaran dan kedisiplinan second officer terhadap aturan yang dibuat oleh perusahaan dapat mempengaruhi pengoperasian kapal secara normal.

c. Pekerjaan dan lingkungan kerja

Sesuai dengan STCW Chapter VIII Section A – VIII / 1 mengenai Fitness (kebugaran) untuk melaksanakan tugas , bahwa Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas harus diberikan waktu istirahat paling sedikit 12 jam setiap periode 24 jam. Jam – jam istirahat paling banyak hanya boleh dibagi menjadi dua periode istirahat yang salah satu periodenya tidak boleh kurang dari 6 jam. Namun pada kenyataannya masih ada second officer yang belum melakukan atau mengabaikan aturan tersebut, mereka masih saja terlambat dalam melaksanakan tugas bahkan dalam keadaan yang tidak fit mereka sering ketiduran pada saat melaksanakan tugas diatas kapal.

Analisis Bivariat

Tugas awak kapal dari nahkoda sampai dengan jabatan paling rendah sangatlah banyak, makanya diperlukan pembagian tugas sesuai dengan jabatan yang diemban diatas kapal agar tidak terjadi mis dan saling mengadalkan dalam menjalankan pekerjaan dikapal, karena kalo terjadi kesalahan sekecil apapun diatas kapal dapat membahayakan semua orang dan barang yang ada di kapal, oleh jarena itu semua awak kapal harus menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sesuai denga jabatan yang emban, terutama untuk awak kapal yang menjabat second officer atau mualim 2.

Pengaruh tugas dan tanggung jawab second officer terhadap operasional kapal Floating Crene Padma Indah mempunyai dampak yang besar atas kelancaran operasional kapal sehingga harus benar-benar diperhatikan. Hal-hal yang harus diperhatikan agar opearisional kapal berjalan lancar antara lain :

1. Keterlambatan kapal agar diminimalisir

Keterlambatan kapal akan mengakibatkan kerugian terhadap operasional kapal, baik dari segi waktu, maupun biaya operasional oleh karena itu agar operasional berjalan baik seluruh crew kapal terutama second officer harus bekerja denga maskimal agar keterlambatan kapal bis diminimalisir.

Keterlambatan kedatangan kapal memberikan dampak kepada tiga pihak utama, yaitu pengelola terminal barang dan penumpang, Shipping Line, dan konsumen Shipping Line. Pihak pengelola terminal mengalami opportunity lost.Shipping Line harus membayar biaya tambahan. Bagi pengguna jasa Shipping Line, proses produksi dan distribusi jadi terganggu.

2. Penagawasan dari Chif Officer terhadap second officer harus lebih ketat.

Pengawasan Chif Officer terhadap bawahannya yaitu second officer harus lebih baik dan lebih ketat, hal ini dimaksudkan agar tugas dan tanggung jawab second officer lebih maksimal dan tidak ada tumpang tindih dan mis komunikasi yang mengakibatkan operasional kapal Floting Crene Padma Indah dapat terganggu. Dengan pengawasan yang ketat terhadap tugas dan tanggung jawab second officer akan mengurangi tingkat kecelakaan kerja, penyalahgunaan wewenang, dalam melaksanakan tugas di kapal.

3. Peningkatan Displin Kerja kepada semua Crew kapal

Peningkatan disiplin kerja pada semua crew kapal, terutama second officer sangatlah dibutuhkan untuk menunjang kinerja semua awak kapal, sehingga semua tugas dan fungsi di kapal berjalan baik. Ketidak disiplin salah satu crew kapal aja akan berakibat pada semua tugas dan fungsi tugas yang lain, yang dapat mengakibatkan terganggunya kelancaran operasional kapal Floating Crene Padma Indah.

Sebagai pimpinan ke dua setelah chief officer , second officer sangat dituntut kedisiplinan kerjanya, agar tugas dan tanggung jawabnya dapat berjalan dengan baik dan lancar, apalagi sebagai teladan contoh dari crew yang lain yang dibawah posisi second officer harus mencontohka kedisiplinan yang baik dalam tugas diatas kapal.

Pembahasan Penelitian

1. Tugas dan Tanggung Jawab Second Officer

Berdasarkan hasil penelitian yang penulis lakukan bahwa tugas dan tanggung jawab second officer sangatlah penting, dimana tugas-tugas second offier sebagai berikut :

a). Tugas jaga

Seorang mualim II hampir selalu merupakan petugas jaga laut. Di pelabuhan dan laut, mualim II bertanggung jawab ke nakhoda untuk menjaga keamanan kapal, awak kapal, dan kargo kapal selama delapan jam per hari. Secara tradisional, mualim II berjaga mulai dari jam 00.00 hingga jam 04.00 dan mulai dari jam 12.00 hingga jam 16.00. Saat berjaga, mualim II harus menegakkan semua peraturan yang berlaku, seperti International Convention for the Safety of Life at Sea dan peraturan polusi. Di pelabuhan, tugas jaga difokuskan pada operasi kargo, pengawasan keamanan dan api, pemantauan komunikasi, serta tali jangkar atau tambat.

Peraturan IMO mewajibkan mualim II untuk fasih berbahasa Inggris. Hal tersebut diwajibkan karena beberapa alasan, antara lain agar mualim II dapat menggunakan peta laut dan publikasi kelautan, dapat memahami siaran cuaca dan keselamatan, dapat berkomunikasi dengan kapal lain, dan dapat bekerja dengan awak kapal dari berbagai negara.

Di laut, mualim jaga memiliki tiga tugas utama, yakni menavigasi kapal, menghindari kapal lain, dan merespon kedaruratan yang mungkin terjadi. Mualim umumnya berjaga bersama able seaman yang bertindak sebagai juru mudi dan pengamat. Juru mudi bertugas membelokkan arah kapal, sementara pengamat bertugas melaporkan bahaya, seperti kapal yang mendekat. Kedua tugas tersebut kerap dilakukan oleh satu orang, dan di bawah situasi tertentu, tidak dilakukan sama sekali.

Kemampuan untuk mengendalikan kapal merupakan kunci dari jaga laut yang aman. Sarat, kemiringan, kecepatan, dan jarak kapal dengan dasar laut mempengaruhi radius belok dan jarak berhentinya. Faktor lain meliputi dampak dari angin dan arus, perbedaan ketinggian air, kedangkalan, dsb. Pengendalian kapal juga menjadi kunci saat kapal sedang menyelamatkan orang tenggelam, akan melego jangkar, atau akan tambat di pelabuhan.^[butuh rujukan]

Perwira juga harus dapat mengirim dan menerima sinyal melalui lampu Morse dan menggunakan International Code of Signals.

b). Perwira navigasi

Pada kapal, mualim II adalah perwira yang bekerja di bawah nakhoda dan bertanggung jawab mengecek fungsionalitas dari semua peralatan navigasi, seperti pemerum gema, radar, ECDIS, AIS, dan di sejumlah kapal bahkan peralatan radio GMDSS. Namun baru-baru ini, perusahaan cenderung menyerahkan tanggung jawab perawatan peralatan GMDSS ke mualim III. Pengecekan tersebut dilakukan sesuai sistem perawatan berencana dari perusahaan, dan biasanya dilakukan sebelum kapal datang di pelabuhan dan sebelum berangkat dari pelabuhan.

Jika peralatan navigasi diduga memberikan informasi yang salah, maka peralatan tersebut harus dicek. Mualim II juga bertugas mengoreksi peta navigasi dan memastikan kebaruan peta. Koreksi tersebut dilakukan sesuai Notice to Mariners mingguan/bulanan/tahunan, jika kapalnya menggunakan Admiralty Chart. Koreksi pun dilakukan dengan menggunakan simbol standar dari Chart 5011. Admiralty Publication NP 294 juga harus digunakan sebagai referensi untuk merawat peta. Namun, dengan munculnya ECDIS secara bertahap, koreksi manual terhadap peta pun tidak perlu dilakukan lagi.

ECDIS pun mengarah pada berkembangnya peta vektor, yang dapat diperbarui dari jarak jauh dengan siaran dari penyedia layanan, asalkan kapal tersebut terhubung dengan Internet. Koreksi juga dapat dikirim melalui email, atau CD koreksi, tergantung pada penyedia layanan dan kebutuhan kapal.

Saat berlayar, perwira bertugas menavigasi kapal, biasanya dalam tiga giliran jaga. Teknik navigasi benda langit, terestrial, elektronik, dan pesisir digunakan untuk menentukan posisi kapal di peta laut. Perwira mengarahkan juru mudi untuk tetap berada di jalur yang benar, dengan memperhatikan dampak angin, pasang air laut, arus, dan kecepatan kapal.

Perwira juga menggunakan informasi tambahan dari publikasi kelautan, seperti Sailing Directions, tabel pasang surut air laut, Notice to Mariners, dan peringatan navigasi via radio untuk menghindarkan kapal dari bahaya saat berlayar.

Keselamatan mengharuskan mualim untuk dapat memecahkan masalah kendali kapal secepat mungkin dan mengkalibrasi sistem untuk mengoptimalkan performanya. Karena kompas dan girokompas digunakan untuk menentukan arah, maka perwira harus dapat menentukan dan mengkoreksi kesalahan kompas.

Dampak besar dari cuaca terhadap kapal pun mewajibkan perwira untuk dapat menginterpretasikan dan mengaplikasikan informasi meteorologi dari semua sumber yang tersedia. Hal tersebut membutuhkan keahlian di bidang sistem cuaca, prosedur pelaporan, dan sistem perekaman.

c). Manajemen lalu lintas

Mualim sangat dibutuhkan selama Perang Dunia II. Mualim II pada kapal kargo milik NDL, 1966. Pada saat itu, ia bertanggung jawab atas semua operasi kargo International Regulations for Preventing Collisions at Sea adalah dasar dari jaga laut yang aman. Keselamatan mewajibkan tiap awak kapal untuk mematuhi peraturan tersebut dan mengikuti prinsip jaga laut yang aman. Memaksimalkan kerja sama di anjungan, termasuk mempraktekkan manajemen sumber daya anjungan, pun makin menjadi fokus dalam tugas jaga laut.

Tujuan utama dari radar dan Automatic Radar Plotting Aid (ARPA) di anjungan kapal adalah agar kapal dapat bergerak dengan aman di sekitar kapal lain. Instrumen tersebut membantu untuk mengetahui informasi dari obyek yang mendekati kapal, seperti:

- jarak, baringan, arah, dan kecepatan
- waktu dan jarak ke titik pertemuan terdekat
- perubahan arah dan kecepatan

Faktor tersebut membantu perwira untuk mengaplikasikan COLREGS untuk bermanuver dengan aman di dekat halangan atau kapal lain.

Sayangnya, radar memiliki sejumlah batasan, dan ARPA juga menurunkan batasan tersebut serta memiliki sejumlah batasan lain. Faktor seperti hujan, ombak tinggi, dan awan tebal dapat menghalangi radar untuk mendeteksi kapal lain. Lebih lanjut, lalu lintas yang padat dan perubahan kecepatan atau arah juga dapat membingungkan unit ARPA. Pada akhirnya, kesalahan manusia, seperti kesalahan memasukkan kecepatan dan kebingungan antara vektor relatif dan asli menambah batasan dari radar atau ARPA.

Di bawah kondisi terbaik, operator radar harus dapat mengoptimasi pengaturan sistem dan mendeteksi perbedaan antara sistem ARPA dengan kondisi aslinya. Informasi yang didapat dari radar dan ARPA harus diperlakukan dengan hati-hati, karena terlalu bergantung dengan sistem tersebut dapat membahayakan kapal. Perwira harus memahami performa sistem, batasan dan akurasi, kemampuan dan batasan pelacakan, serta waktu pemrosesan, dan memahami penggunaan peringatan operasional dan pengujian sistem.

d). Kedaruratan

Kedaruratan dapat terjadi kapan saja. Perwira harus dapat melindungi penumpang dan awak kapal. Perwira harus dapat mengambil tindakan awal pasca kapal menabrak atau karam. Tanggung jawabnya meliputi melakukan penilaian kerusakan dan kendali, memahami prosedur menyelamatkan orang di laut, membantu kapal lain yang kesusahan, dan merespon kedaruratan lain yang dapat muncul di pelabuhan.

Perwira harus mengerti sinyal bahaya dan mengetahui *Merchant Ship Search and Rescue Manual* yang disusun oleh IMO.

e). Penanganan kargo

Perwira kapal harus dapat mengawasi pemuatan, penyimpanan, pengamanan, dan penurunan kargo. Perwira kapal juga harus memahami perawatan kargo selama pelayaran.

Pengetahuan mengenai dampak kargo juga penting, termasuk dampaknya terhadap kelaiklautan dan stabilitas kapal. Perwira kapal juga harus memahami penanganan, penyimpanan, dan pengamanan kargo, termasuk kargo yang berbahaya.

f). Mengendalikan operasi kapal

Memahami stabilitas, kemiringan, tekanan, dan dasar konstruksi kapal adalah kunci untuk menjaga kelaiklautan kapal. Perwira harus mengetahui apa yang harus dilakukan pada saat kapal kebanjiran dan kehilangan daya apung. Api juga menjadi kekhawatiran. Mengetahui kelas dan bahan kimia dari api, serta perangkat dan sistem pemadam api, membuat perwira dapat bertindak cepat pada saat terjadi kebakaran di atas kapal.

Seorang perwira harus ahli dalam menggunakan sekoci dan kapal penyelamat. Keahlian tersebut meliputi pengoperasian perangkat dan pengaturan peluncuran sekoci, dan pengoperasian peralatan di dalam sekoci, seperti perangkat radio, EPIRB satelit, SART, pakaian selam, dan bantuan perlindungan terhadap suhu.

Perwira dilatih untuk melakukan tindakan medis, dan mengikuti instruksi yang diberikan melalui radio atau dari panduan. Pelatihan tersebut meliputi hal-hal yang harus dilakukan untuk menangani insiden dan penyakit yang umum terjadi di kapal.

2. Operasional Kapal

Tugas dan tanggung jawab second officer sangat berpengaruh terhadap kelancaran operasional kapal Floating Crene Padma Indah, hal ini dapat di lihat ketika second officer lupa akan salah satu tugas atau tanggung jawabnya akan berdampak terhadap tugas lainnya, sehingga mengganggu kelancaran operasional kapal.

Meskipun dikapal bukan hanya ada second officer, tapi masih ada crew yang lain, seperti Nahkoda, Chif Officer, Chif Engine dan lainnya, kalo second oficer tidak melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya dengan baik akan sangat mengganggu kelancaran operasional kapal.

Operasional kapal dikatakan lancar apabila terdapat indicator sebagai berikut :

1. Semua Crew bekerja dengan baik sesuai tugasnya

Semua Crew kapal Floating Crene Padma Indah harus bekerja dengan baik sesuai dengan tugas dan fungsinya, agar operasional kapal dapat berjalan dengan baik dan lancar.

2. Semua Perangkat dan peralatan yang ada dikapal dapat berfungsi dan berjalan dengan baik.

Second Officer harus dapat memastikan bahwa semua perlengkapan dan peralatan yang digunakan diatas kapal dalam kondisi laik dan dapat berfungsi dengan baik, sehingga operasional kapal berjalan dengan baik.

3. Tidak ada kejadian yang menghambat operasional kapal.

Second Officer harus memastikan bahwa tidak akan terjadi kejadian yang dapat menghambat operasional kapal Floating Crene Padma Indah seperti kecelekaan

kerja karena semua crew sudah bekerja sesuai dengan SOP yang ada.

4. Kapal Berlayar dengan lancar sesuai dengan tujuan.

Kapal Floating Crene Padma Indah dipastikan dapat berlayar sesuai dengan tujuan dan dapat melaksanakan tugas lainnya dengan baik.

5. Waktu berlayar tepat waktu, baik saat bersandar maupun diperjalanan.

Kapal Floating Crene Padma Indah tepat waktu dalam melaksanakan tugas pelayaran maupun bongkar muat, baik di tengah samudra maupun pada saat bersandar dipelabuhan.

SIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Dari hasil penelitian yang dilakukan di atas kapal Floating Crene Padma Indah, bahwa tugas dan tanggung jawab second officer di atas kapal Floating Crene Padma Indah, serta menjawab permasalahan yang peneliti rumuskan yaitu, *Apa tugas dan tanggung jawab Second Officer di kapal Floating Crene Padma Indah ?*

Tugas Second Officer kapal Floating Crene Padma Indah adalah sebagai berikut :

1. Tugas Jaga
 2. Sebagai Perwira Navigasi
 3. Mengatur Manajemen Lalu Lintas Pelayaran
 4. Bertanggung Jawab atas kedaruratan di atas kapal
 5. Penanganan Kargo
 6. Mengendalikan Operasi Kapal
2. Menjawab rumusan permasalahan kedua yaitu *Apa peran Second Officer terhadap kelancaran operasional kapal Floating Crene Padma Indah ?*

Second Officer mempunyai peranan yang sangat penting terhadap kelancaran operasional kapal Floating Crene Padma Indah, dikarenakan Second Officer mempunyai tugas dan tanggung jawab besar terhadap semua tugas dan fungsi peralatan serta crew yang berkerja di atas kapal Floating Crene Padma Indah, apalagi jika Chief Officer berhalangan dalam menjalankan tugasnya, tentunya second officer harus bisa mengambil alih semua tugas tersebut terutama memastikan bahwa semua crew sudah menjalankan tugasnya masing-masing dan perlengkapan dan peralatan di atas kapal berfungsi dan berjalan dengan baik, sehingga operasional kapal berjalan dengan baik.

Indikator bahwa operasional kapal berjalan dengan baik dapat dilihat dari :

1. Semua Crew bekerja dengan baik sesuai tugasnya
2. Semua Perangkat dan peralatan yang ada di kapal dapat berfungsi dan berjalan dengan baik.
3. Tidak ada kejadian yang menghambat operasional kapal.
4. Kapal Berlayar dengan lancar sesuai dengan tujuan.
5. Waktu berlayar tepat waktu, baik saat bersandar maupun diperjalanan.

Jadi dapat penulis simpulkan bahwa tugas dan tanggung jawab second officer atau mualim 2 sangatlah sangat penting terhadap operasional kapal Floating Crene Padma Indah

Second officer harus bisa memimpin semua crew kapal dan memberikan contoh yang baik dalam menjalankan tugas, serta dapat menjaga hubungan kerja yang baik antara second officer dengan chief officer, nahkoda serta crew kapal Floating Crene Padma Indah,

sehingga operasional kapal dapat berjalan dengan baik dan lancar.

Saran

Saran untuk Second Officer :

1. Dapat melaksanakan Pengawasan yang optimal terhadap kinerja crew kapal Floating Crene Padma Indah
2. Meningkatkan kedisiplinan dan menjadi contoh crew dalam menjalankan tugas di Kapal Floating Crene Padma Indah
4. Selalu Motivasi dan Menyemangati kinerja crew kapal Floating Crene Padma Indah
5. Berlaku adil dan bijaksana dalam memberikan tugas kepada crew kapal Floating Crene Padma Indah.

Saran untuk Anak Buah Kapal Floating Crene Padma Indah

1. Agar mengikuti Perintah dan petunjuk second officer dalam bekerja
2. Menjaga hubungan baik dengan second officer dan teman kerja lainnya
3. Meningkatkan keahlian sesuai dengan bidang pekerjaannya.
4. Bekerja dengan SOP/Prosedur kerja yang telah ditetapkan.

Saran untuk Pemilik/Manajemen Kapal Floating Crene Padma Indah

1. Memperlakukan semua kru kapal dengan baik dan adil
2. Memberikan fasilitas-fasilitas dasar yang menjadi hak para pekerja kapal.
3. Memperhatikan keselamatan dan kesejahteraan crew kapal dengan memberikan reward dan panisisme sesuai dengan kinerja.

DAFTAR PUSTAKA

- Tarwaka, PGDip.Sc.,M.Erg.(2017) Keselamatan dan Kesehatan Kerja Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja, Harapan Press, Surakarta. Soedjono, 1994, Keselamatan Kerja, Jakarta. PT. Batara
- Danim, Sudarman. Pengantar Kependidikan. Bandung: Alfabeta, 2011. Undang-undang No.1 Tahun 1970. Keselamatan Kerja.
- J.Moleong, Lexy.(2014). Metode Penelitian Kualitatif , Edisi Revisi. PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Sugiyono. (2016). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: PT Alfabet.
- Sugiyono. (2012). Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&B. Bandung: Alfabeta.
- Herdiansyah, Haris. (2013). Wawancara, Observasi, Dan Focus Groups. Jakarta: Rajawali Pers.
- Visser Consultancy. *Ship collision and capacity of brace members of fixed steel offshore platform*. 2004
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta, CV. Fatimah,
- Fajar Nur'aini D., (2016), Teknik Analisis SWOT, Quadrant: Yogyakarta
- Arikunto, 1999, Prosedur Penelitian Satuan Pendekatan Praktek, Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Badan Diklat Perhubungan BST; Modul 4
- Kartono, Kartini, 1996, Pengantar Metodologi Riset Sosial, Bandung: CV Mandar Maju.
- Layton, 1973, Dictionary Of Nautical Words And Terms, Taipei.
- Sugiyono, 2013, Metodologi Penelitian Pendidikan, Semarang: PT. Rineka Cipta. Soedjono,

- 1994, Keselamatan Kerja, Jakarta: PT. Batara.
- Suma'mur, 1981, Keselamatan Kerja Dan Pencegahannya, Jakarta: PT. Gunung Agung. Sutrisno, 1992, Perawatan Kapal, Jakarta: PT. Pranya Paramitha.
- Toha, Halili, 1991, Hubungan Majikan Dan Buruh, Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Hasiholan, L. B., & Amboningtyas, D. (2021). Model Pemasaran Digital Marketing dalam Meningkatkan Volume Penjualan pada UMKM Kota Semarang. Jurnal Sains Sosio Humaniora, 5(1). <https://doi.org/10.22437/jssh.v5i1.13142>
- Hidayat. (2017). Metodologi Penelitian Keperawatan dan Teknik Analisa Data. In Salemba Medika.
- Imanulloh, H. (2020). Penelitian Deskriptif Kualitatif. In www.tripven.com.
- Komarudin, D., Kuswana, W. S., & Noor, R. A. (2016). KESEHATAN DAN KESELAMATAN KERJA DI SMK. Journal of Mechanical Engineering Education, 3(1). <https://doi.org/10.17509/jmee.v3i1.3192>
- Luthfiyah, F. (2015). Metode Penelitian Kualitatif (Sistematika Penelitian Kualitatif). In Bandung: Rosda Karya.
- Maulida. (2020). TEKNIK PENGUMPULAN DATA DALAM METODOLOGI PENELITIAN. Darussalam, 21.
- Maxmanroe. (2020). Pengertian Wawancara Adalah, Tujuan, Jenis, Ciri-Ciri, Fungsi Wawancara. Maxmanroe.Com.
- Melfianora. (2019). Penulisan Karya Tulis Ilmiah dengan Studi Literatur. Open Science Framework.