

**PENERAPAN TANGGUNG JAWAB MUALIM JAGA PADA SAAT BONGKAR
MUAT DI MV. SUNNY LAUREL**

Nataniel Ala¹, Arlizar Djamaan², Dzakiyah Ulfa Yusuf³
Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
[1nielnathaniel9@gmail.com](mailto:nielnathaniel9@gmail.com)

ABSTRACT

This study examines the implementation of the duty officer's (mualim jaga) responsibility during cargo loading and unloading operations on board the container vessel MV. Sunny Laurel. The objective of this research is to determine how watchkeeping duties are carried out during port operations and to identify the factors causing the vessel to experience a list during discharging activity. A qualitative descriptive method was applied through direct observation and interviews with an Able Seaman, Second Officer, Third Officer, and Chief Officer during the author's sea practice period from July 2024 to July 2025, supported by documentation and relevant literature. The results indicate that the list of MV. Sunny Laurel, which reached 5 degrees at Hai Phong Port on 30 April 2025, was caused by insufficient supervision of the duty officer over the unbalanced discharging sequence between the port and starboard sides, weak coordination with the shore foreman, and the absence of periodic checks on the lashing equipment and draft marks. These findings confirm that the human factor, particularly discipline and consistency in performing watchkeeping duties in accordance with the STCW and CSS Code provisions, remains the dominant factor in maintaining stability and safety during cargo operations.

Keywords: cargo operation, duty officer, responsibility, ship stability, watchkeeping

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan tanggung jawab mualim jaga pada saat proses bongkar muat di atas kapal kontainer MV. Sunny Laurel serta mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan kapal mengalami kemiringan pada saat kegiatan pembongkaran berlangsung. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif melalui observasi langsung dan wawancara kepada Able Seaman, Second Officer, Third Officer, dan Chief Officer selama penulis melaksanakan praktik laut pada periode Juli 2024 hingga Juli 2025, didukung dengan studi dokumentasi dan kajian pustaka. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kemiringan kapal MV. Sunny Laurel sebesar 5° yang terjadi di Pelabuhan Hai Phong pada tanggal 30 April 2025 disebabkan oleh kurangnya pengawasan mualim jaga terhadap urutan pembongkaran yang tidak seimbang antara sisi kiri dan kanan palka, lemahnya koordinasi dengan foreman pelabuhan, serta tidak dilaksanakannya pengecekan berkala terhadap alat lashing dan draft mark. Temuan ini menegaskan bahwa faktor manusia, khususnya kedisiplinan dan

konsistensi dalam melaksanakan tugas jaga sesuai ketentuan STCW dan CSS Code, masih menjadi faktor dominan dalam menjaga stabilitas dan keselamatan selama operasi bongkar muat.

Kata Kunci: bongkar muat, mualim jaga, stabilitas kapal, tanggung jawab, tugas jaga

A. Pendahuluan

Angkutan laut telah berkembang dari penggunaan kapal layar sederhana menjadi kapal berbobot besar dengan teknologi canggih seperti kapal kontainer, tanker, dan kapal kargo curah. Perkembangan ini didorong oleh meningkatnya kebutuhan akan perdagangan internasional serta efisiensi biaya dibandingkan dengan moda transportasi lainnya seperti angkutan udara atau darat. Perdagangan internasional merupakan salah satu pilar utama dalam perekonomian global. Untuk mendukung kelancaran arus barang antar negara, dibutuhkan sistem transportasi yang efisien, aman, dan mampu mengangkut barang dalam jumlah besar.

Salah satu moda transportasi yang paling berperan dalam hal ini adalah kapal kontainer. Kapal kontainer, atau container ship, merupakan kapal laut yang dirancang khusus untuk mengangkut peti kemas (kontainer) dalam jumlah besar. Sistem pengangkutan

menggunakan kontainer membawa revolusi dalam industri pelayaran karena memungkinkan proses bongkar- muat yang lebih cepat, efisien, dan terstandarisasi. Kapal ini menjadi tulang punggung logistik global, menghubungkan pelabuhan-pelabuhan besar di seluruh dunia dan memainkan peran penting dalam rantai pasok internasional.

Keunggulan utama angkutan laut adalah kapasitas muat yang begitu dan biaya pengangkutan yang relatif lebih murah dibandingkan dengan transportasi lainnya. Kapal-kapal kargo modern mampu mengangkut ribuan kontainer dalam satu perjalanan, sehingga memungkinkan pengiriman dalam skala besar dengan biaya lebih rendah per unit barang.

Transportasi laut merupakan tulang punggung perdagangan internasional karena mampu mengangkut barang dalam jumlah besar dengan biaya yang relatif lebih murah dibandingkan moda transportasi lain. Kapal kontainer

menjadi salah satu jenis armada yang paling berperan dalam mendukung kelancaran rantai logistik global karena memungkinkan proses bongkar muat yang cepat, efisien, dan terstandarisasi (McGregor & Brindley, 2020). Namun demikian, di balik efisiensi tersebut, proses pemindahan muatan menyimpan risiko operasional yang cukup tinggi, sehingga dibutuhkan perwira yang memahami tugas jaga dan melaksanakan tanggung jawabnya sesuai dengan ketentuan International Maritime Organization (IMO).

Ketika kapal berada di pelabuhan, mualim jaga memegang peran yang krusial dalam menjamin keselamatan, efisiensi operasional, serta kepatuhan terhadap regulasi maritim. Menurut ketentuan STCW Amandemen 2010 Bab VIII, pengaturan tugas jaga harus senantiasa memadai untuk menjamin keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan, dan lingkungan, serta pengoperasian seluruh peralatan yang berkaitan dengan penanganan muatan (STCW, 2017). Perwira jaga berkedudukan sebagai wakil nakhoda dan bertanggung jawab penuh atas keselamatan operasional selama masa dinasnya, termasuk

memastikan pengawasan yang efisien tetap terpelihara di sepanjang proses bongkar maupun muat.

Roberts (2018) menegaskan bahwa kewajiban umum perwira jaga di pelabuhan meliputi penjagaan keamanan kapal, pelaksanaan instruksi nakhoda, kepatuhan terhadap ketentuan pencegahan polusi, serta pengawasan berkala terhadap ruang-ruang kapal dan stabilitasnya. Kelalaian terhadap salah satu aspek pengawasan tersebut dapat berdampak langsung pada keseimbangan kapal, terutama pada kapal kontainer yang sangat sensitif terhadap distribusi berat muatan. Kemiringan kapal (list) dapat terjadi apabila proses bongkar atau muat berlangsung tidak merata antara sisi kiri dan kanan palka, sehingga mengganggu stabilitas dan membahayakan keselamatan kerja di dek.

International Safety Management (ISM) Code dan Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (CSS Code) menekankan pentingnya perencanaan bongkar muat yang konsisten dengan bay plan dan lashing plan, disertai pengawasan yang berkelanjutan agar operasi berjalan aman (International Maritime

Organization, 2018; International Maritime Organization, 2021). Ketentuan tersebut menuntut adanya koordinasi yang baik antara perwira jaga, juru mudi, kadet, dan pihak stevedore di darat, karena kesalahan komunikasi pada salah satu titik dapat menyebabkan urutan pembongkaran menyimpang dari rencana.

Berdasarkan hasil pengamatan penulis selama melaksanakan praktik laut di atas MV. Sunny Laurel pada periode Juli 2024 sampai dengan Juli 2025, ditemukan kejadian nyata yang menggambarkan permasalahan tersebut. Pada tanggal 30 April 2025, saat kegiatan bongkar berlangsung di Pelabuhan Hai Phong, Vietnam, kapal mengalami kemiringan ke kanan sebesar 5° akibat distribusi muatan yang lebih banyak dibongkar pada sisi kanan palka dibandingkan sisi kiri. Selain itu, pada tanggal 12 Juni 2025 tercatat pula kejadian overflow pada tangki ballast nomor 5 dan 6 sisi kiri akibat kelalaian dalam menutup valve ballast. Kedua peristiwa tersebut menunjukkan bahwa pengawasan dan kedisiplinan perwira jaga masih menjadi titik lemah dalam pelaksanaan operasi bongkar muat.

Fenomena serupa juga banyak ditemukan dalam penelitian-penelitian

terdahulu. Tjahjanto dan Azis (2016) dalam analisisnya terhadap kecelakaan kerja di kapal MV. CS Brave menemukan bahwa lemahnya pengawasan perwira menjadi salah satu penyebab dominan terjadinya insiden di atas kapal. Rikardo, Saleh, dan Nurrahman (2023) juga menekankan bahwa optimalisasi penerapan keselamatan kerja sangat menentukan pencegahan kecelakaan kru pada saat operasional kapal berlangsung. Sejalan dengan itu, Rahman (2024) menyatakan bahwa peningkatan keselamatan pelayaran sangat bergantung pada aspek manajemen keselamatan kapal, termasuk konsistensi pelaksanaan prosedur oleh perwira yang bertugas.

Faktor manusia (human factor) memang kerap menjadi penyebab dominan terjadinya insiden di laut maupun di pelabuhan. Siagian (2009) menjelaskan bahwa pembagian tugas dan tanggung jawab dalam suatu organisasi kerja, termasuk di atas kapal, memerlukan kejelasan peran serta kesadaran individu terhadap kewajibannya. Siswanto (2013) menambahkan bahwa tanggung jawab (responsibility) merupakan salah satu unsur pendorong motivasi kerja, di mana rasa memiliki terhadap

tugas akan mendorong seseorang bekerja secara disiplin dan bertanggung jawab. Ketidakhadiran unsur tersebut pada perwira jaga dapat membuka peluang terjadinya kelalaian yang berdampak pada stabilitas dan keselamatan kapal.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian mengenai penerapan tanggung jawab mualim jaga pada saat bongkar muat di MV. Sunny Laurel penting dilakukan untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan tugas jaga di lapangan, faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kemiringan kapal, serta upaya yang dapat dilakukan agar proses bongkar muat berjalan aman dan efisien. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan evaluasi bagi perusahaan pelayaran dalam meningkatkan kompetensi dan kedisiplinan perwira jaga, sekaligus menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya di bidang keselamatan operasi muatan.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Sugiyono (2020) menjelaskan bahwa metode kualitatif digunakan untuk meneliti kondisi objek secara alamiah,

dengan peneliti sebagai instrumen kunci dan teknik pengumpulan data yang dilakukan secara triangulasi, sehingga hasil penelitian bertujuan memahami makna dan mengkonstruksi fenomena yang terjadi di lapangan.

Penelitian dilaksanakan di atas kapal MV. Sunny Laurel selama penulis melaksanakan praktik laut (Prala) pada periode 12 Juli 2024 sampai dengan 10 Juli 2025. Informan penelitian terdiri atas Able Seaman, Second Officer, Third Officer, dan Chief Officer yang terlibat langsung dalam pelaksanaan dinas jaga dan proses bongkar muat.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui tiga cara, yaitu wawancara untuk memperoleh keterangan langsung mengenai pelaksanaan dan kendala tugas jaga; observasi untuk mengamati secara langsung distribusi pembongkaran, pengecekan draft, dan penggunaan ballast; serta dokumentasi berupa foto, video, dan catatan log book kapal sebagai data pendukung.

Analisis data dilakukan dengan cara mereduksi data hasil observasi dan wawancara, menyajikan data secara sistematis, kemudian menarik kesimpulan berdasarkan pola yang

ditemukan di lapangan, sehingga diperoleh gambaran menyeluruh mengenai penerapan tanggung jawab mualim jaga selama proses bongkar muat berlangsung.

C.Hasil Penelitian dan Pembahasan

1. Profil Kapal

MV. Sunny Laurel merupakan kapal kontainer milik PT. Korea Shipping Management Indonesia (KSM), anak perusahaan Korea Shipmanagers Co., Ltd. yang berkantor pusat di Busan, Korea Selatan. Kapal ini beroperasi pada jalur pelayaran Korea, China, dan Vietnam dengan kapasitas muat 1.000 TEU.

**Tabel 1 Ship Particular MV.
Sunny Laurel**

Item	Keterangan
Nama Kapal	MV. Sunny Laurel
Bendera	Panama / Korea
LOA	137,646 m
Lebar	25,00 m
GT	9.870 T
DWT	12.484,42 T
Kapasitas	1.000 TEU
Jumlah Crew	18 orang

2. Hasil Observasi

Hasil observasi menunjukkan bahwa perencanaan bongkar muat di

MV. Sunny Laurel pada dasarnya telah disusun secara sistematis melalui bay plan dan lashing plan yang disetujui oleh Chief Officer dan nakhoda sebelum kegiatan dimulai. Namun, pada pelaksanaannya di lapangan, mualim jaga tidak selalu melakukan pengawasan langsung (deck round) secara berkala selama proses pembongkaran berlangsung. Pada tanggal 30 April 2025 di Pelabuhan Hai Phong, Vietnam, aktivitas pembongkaran terpusat pada sisi kanan palka tanpa diimbangi pembongkaran pada sisi kiri, sehingga kapal mengalami kemiringan sebesar 5° pada pukul 22.30 waktu setempat. Kemiringan tersebut tidak segera terdeteksi karena mualim jaga tidak melakukan pemeriksaan rutin terhadap draft mark dan indikator trim.

Selain itu, pada tanggal 12 Juni 2025 tercatat kejadian overflow pada tangki ballast nomor 5 dan 6 sisi kiri akibat kelalaian menutup valve ballast pada saat pengisian. Kedua temuan ini menunjukkan bahwa aspek pengawasan dan pengecekan rutin, baik terhadap distribusi muatan maupun kondisi tangki, masih menjadi titik lemah dalam pelaksanaan tugas jaga di atas kapal.

3. Hasil Wawancara

Wawancara dengan Able Seaman mengungkapkan bahwa kemiringan kapal terjadi akibat kurangnya komunikasi antara mualim jaga dengan foreman di dermaga, sehingga distribusi muatan tidak terkontrol secara optimal. Second Officer menjelaskan bahwa perubahan urutan pembongkaran tanpa pemberitahuan menjadi penyebab langsung ketidakseimbangan beban kapal, dan menekankan pentingnya koordinasi ulang dengan foreman apabila terjadi ketidaksesuaian urutan. Third Officer menambahkan bahwa aktivitas pembongkaran yang terfokus pada salah satu sisi kapal memperbesar risiko ketidakseimbangan distribusi berat.

Chief Officer menegaskan bahwa pengawasan terhadap perwira jaga selama proses bongkar muat sangat penting mengingat tingginya risiko pada fase tersebut, dan bahwa komunikasi serta kerja sama tim antara kru kapal dengan petugas stevedore merupakan faktor utama dalam menjaga keselamatan operasional. Ketidakpatuhan terhadap prosedur, khususnya terkait pengecekan alat lashing, dinilai dapat

berujung pada insiden yang lebih serius.

4. Pembahasan

Temuan penelitian menunjukkan bahwa inti permasalahan pada MV. Sunny Laurel terletak pada lemahnya pengawasan mualim jaga terhadap distribusi pembongkaran kontainer. Proses bongkar yang seharusnya mengikuti bay plan secara seimbang antara sisi port dan starboard justru berjalan tanpa pemantauan yang memadai, sehingga muatan pada satu sisi dikosongkan lebih cepat dan menimbulkan list hingga 5°. Kondisi ini sejalan dengan ketentuan STCW Bab VIII Bagian A-VIII/2 yang mewajibkan perwira jaga menjaga kewaspadaan penuh dan memastikan seluruh sistem kapal, termasuk stabilitas, tetap dalam kondisi optimal selama kapal berada di pelabuhan (STCW, 2017).

Ketidakhadiran perwira jaga di area pengawasan pada saat pembongkaran berlangsung mengindikasikan lemahnya implementasi Bridge and Cargo Resource Management, yaitu kerja sama antara perwira jaga, juru mudi, dan kadet dalam mencegah terjadinya blind spot selama operasi muatan. Sasono (2014) menjelaskan bahwa

setiap perwira di atas kapal memiliki tugas spesifik yang saling terkait, dan bahwa Mualim I sebagai penanggung jawab utama bongkar muat sangat bergantung pada laporan serta pengawasan aktif dari mualim jaga di lapangan. Ketika rantai pengawasan ini terputus, kesalahan pihak darat tidak dapat terdeteksi sejak dini.

Dari sisi regulasi, CSS Code menegaskan pentingnya pengecekan berkelanjutan terhadap alat lashing serta kesesuaian urutan pembongkaran dengan rencana muatan (International Maritime Organization, 2021), sementara ISM Code menuntut setiap kapal untuk bekerja secara aman, efisien, dan sesuai prosedur baku perusahaan (International Maritime Organization, 2018). Ketidakpatuhan terhadap kedua ketentuan tersebut pada kasus MV. Sunny Laurel terlihat dari tidak dilakukannya pengecekan draft mark secara berkala dan minimnya konfirmasi ulang kepada foreman ketika urutan pembongkaran menyimpang dari bay plan.

Selain aspek teknis, faktor kedisiplinan dan tanggung jawab individu turut memengaruhi hasil pengawasan. Siagian (2009) menyebutkan bahwa pembagian

tugas dalam suatu tim kerja menuntut kejelasan tanggung jawab agar setiap anggota dapat menjalankan perannya secara optimal, sedangkan Siswanto (2013) menekankan bahwa rasa memiliki terhadap tugas (sense of belonging) mendorong seseorang untuk bekerja lebih bertanggung jawab. Rendahnya kesadaran sebagian perwira jaga dan juru mudi terhadap konsekuensi kelalaian pengawasan menunjukkan bahwa persoalan ini bukan semata kesalahan individu, melainkan cerminan lemahnya budaya keselamatan kerja di atas kapal.

Upaya perbaikan yang dapat dilakukan meliputi pelaksanaan safety meeting secara rutin sebagai sarana familiarisasi prosedur bongkar muat, peningkatan pengawasan langsung oleh Chief Officer terhadap kinerja perwira jaga, penguatan komunikasi radio dengan foreman selama proses pembongkaran, serta konsistensi pengecekan draft mark dan alat lashing sebelum, selama, dan sesudah kegiatan berlangsung. Penerapan langkah-langkah tersebut sejalan dengan prinsip ISM Code dan diharapkan mampu mencegah terulangnya insiden kemiringan kapal

pada operasi bongkar muat berikutnya.

D. Kesimpulan

Penerapan tugas jaga pada saat proses bongkar di MV. Sunny Laurel belum dilaksanakan sepenuhnya sesuai dengan prosedur yang ditetapkan. Hal tersebut terlihat dari kurangnya pengawasan langsung, tidak dilaksanakannya pengecekan rutin terhadap draft mark dan alat lashing, serta lemahnya koordinasi antara mualim jaga, juru mudi, kadet, dan foreman pelabuhan, sehingga menyebabkan pembongkaran kontainer berlangsung tidak seimbang dan kapal mengalami kemiringan sebesar 5°.

Kondisi tersebut menegaskan bahwa faktor manusia, terutama kedisiplinan dan kesadaran tanggung jawab perwira jaga, merupakan penentu utama keberhasilan operasi bongkar muat yang aman. Oleh karena itu, disarankan agar mualim jaga meningkatkan kedisiplinan dan pengawasan aktif selama proses bongkar muat, termasuk melakukan pengecekan stabilitas kapal secara berkala. Koordinasi dan komunikasi dengan foreman serta crew pendukung perlu diperkuat, dan

seluruh prosedur operasi hendaknya dijalankan sesuai SOP perusahaan serta ketentuan STCW dan ISM Code agar kejadian serupa tidak terulang.

DAFTAR PUSTAKA

- McGregor, R., & Brindley, S. (2020). *A Master's Guide to: Container Securing*. London: Standard Club.
- Rahman, A. (2024). Upaya Peningkatan Keselamatan Pelayaran dari Aspek Peralatan dan Manajemen Keselamatan Kapal. *ILTEK Jurnal Teknologi*, 19(1), 28. <https://doi.org/10.47398/iltek.v19i01.153>
- Rikardo, D., Saleh, S., & Nurrahman, M. H. (2023). Optimalisasi Penerapan Keselamatan Kerja dalam Upaya Pencegahan Kecelakaan Kru pada Saat Bekerja di Kapal MV. Cepat. *Journal Marine Inside*. <https://doi.org/10.62391/ejmi.v5i2.6755>
- Roberts, P. (2018). *Watchkeeping Safety and Cargo Management in Port*. London: Nautical Institute.
- Sasono, H. B. (2014). *Manajemen Kapal Niaga*. Yogyakarta: Andi.
- Siagian, S. P. (2009). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Sitorus, P. (2018). *Teknik Pengawasan dan Penanganan Muatan Kapal*. Surabaya: Media Bahari Press.

- Siswanto, B. (2013). *Pengantar Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.
- STCW. (2017). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Including 2010 Manila Amendments)*. London: IMO Publishing.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Supriyadi, E. (2020). *Keselamatan Kerja dan Prosedur Bongkar Muat di Kapal Kontainer*. Makassar: Penerbit Samudra Ilmu.
- Tjahjanto, R., & Azis, I. (2016). Analisis Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kerja di Atas Kapal MV. CS Brave. *Kapal: Jurnal Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Kelautan*, 13(1). <https://doi.org/10.12777/kpl.13.1>. 13-18