

Proses Kepemimpinan Pada Saat Sandar Kanan KM. SAHABAT MANDIRI 7 Di Dermaga Pusri Palembang

Ade Chandra Kusuma¹, M Ari Wahyudi², Slamet Pamujianto^{3*}, Faizzul Azlan⁴

^{1,3}Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284, Indonesia

^{2,4}Taruna Sekolah Tinggi Maritim Yogyakarta, Jl. Magelang KM 4.4, Yogyakarta 55284, Indonesia

*Corresponding Author. E-mail : aan.slamet.pamujianto@gmail.com. HP: 081357421081

Abstrak

Manajemen merupakan elemen fundamental dalam setiap organisasi untuk mencapai tujuan, menjaga keseimbangan, serta meningkatkan efisiensi dan efektivitas. Efisiensi didefinisikan sebagai kemampuan menyelesaikan pekerjaan dengan benar, sementara efektivitas menekankan pada melakukan pekerjaan yang benar. Dalam bidang pelayaran, kompetensi, sinergi tim, dan kepemimpinan yang efektif sangat berperan dalam mendukung keberhasilan operasional, termasuk dalam proses kritis seperti sandar kapal. Kepemimpinan yang efektif, kecerdasan emosional, dan kemampuan manajemen risiko juga menjadi faktor krusial dalam menciptakan lingkungan kerja yang harmonis dan produktif. Pembinaan watak menjadi bagian integral dari pendidikan, membantu individu mengembangkan keterampilan berpikir analitis, etika, empati, serta kemampuan kerja sama dalam tim. Dalam konteks pelabuhan dan pelayaran, regulasi seperti MEG dan penggunaan peralatan yang sesuai, seperti tali tambat kapal dengan spesifikasi tertentu, mendukung keselamatan dan efisiensi operasional. Tujuan penelitian ini adalah untuk memperdalam pengetahuan kegiatan kapal saat sandar kanan di dermaga pusri Palembang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Proses sandar seperti yang dilakukan KM. SAHABAT MANDIRI 7 menunjukkan pentingnya perencanaan, komunikasi, dan pelaksanaan prosedur secara disiplin untuk memastikan keberhasilan operasional pelabuhan.

Kata Kunci: Manajemen, Kepemimpinan, Sandar Kapal.

Abstract

Management is a fundamental element in every organization to achieve goals, maintain balance, and improve efficiency and effectiveness. Efficiency is defined as the ability to complete work correctly, while effectiveness emphasizes doing the right job. In the shipping sector, competence, team synergy, and effective leadership play a major role in supporting operational success, including in critical processes such as ship berthing. Effective leadership, emotional intelligence, and risk management skills are also crucial factors in creating a harmonious and productive work environment. Character development is an integral part of education, helping individuals develop analytical thinking skills, ethics, empathy, and teamwork skills. In the context of ports and shipping, regulations such as MEG and the use of appropriate equipment, such as mooring lines with certain specifications, support

operational safety and efficiency. The purpose of this study was to deepen knowledge of ship activities when berthing right at the Pusri Palembang pier. The results showed that the berthing process as carried out by KM. SAHABAT MANDIRI 7 shows the importance of planning, communication, and disciplined implementation of procedures to ensure the success of port operations.

Keywords: Management, Leadership, Ship Anchorage.

PENDAHULUAN

Kepemimpinan di dunia maritim, merupakan aspek penting bagi terjaminnya keselamatan pelayaran, efisiensi operasional, serta keberlangsungan bisnis maritim (Astriawati et al., 2023). Pemimpin dalam kapal yaitu nahkoda tidak hanya mengarahkan kapal menuju tujuan, akan tetapi pemimpin harus bisa menginspirasi dan mengelola seluruh anak buah (Suganjar et al., 2023). Beragam wawasan dan pengalaman sangat dibutuhkan dalam menghadapi dinamika lingkungan maritim yang kompleks, termasuk cuaca ekstrem, lalu lintas kapal yang padat, serta regulasi yang terus berkembang (Pamujiyanto et al., 2024).

Peran nahkoda sebagai awak kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab dalam memberikan tugas ataupun perintah kepada anak buah kapal untuk kelancaran didalam proses sandar kapal (TondolambunG, 2024). Penggunaan sistem otomasi dan navigasi modern memang telah meningkatkan efisiensi operasional kapal, sehingga mengurangi pentingnya peran manusia untuk memimpin didalam pengambilan keputusan strategis (Suganjar et al., 2022). Nahkoda dituntut untuk mampu mengintegrasikan teknologi dengan keahlian manusiawi dalam mengoperasikan kapal secara aman dan efisien (Hartanto et al., 2021).

Berbagai penelitian telah menunjukkan bahwa kepemimpinan di ruang lingkup kapal itu terbatas pada sumberdaya pada kapal yang sedang berlayar tersebut sehingga memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kinerja awak kapal, keselamatan pelayaran, dan kepuasan kerja untuk mencapai tujuan pelayaran yang berguna untuk semua kru awak kapal (Kristian, 2024). Gaya kepemimpinan yang paling diharapkan oleh pegawai adalah gaya kepemimpinan yang dapat menciptakan dan memelihara kondisi kerja dimana pegawai selalu merasa nyaman dalam bekerja (Fahmi, 2021). Sebaliknya, gaya kepemimpinan yang otoriter sebagai gaya kepemimpinan yang tegas dan drastis namun terlalu berorientasi pada tugas dapat memicu konflik, penurunan motivasi, dan bahkan kecelakaan (Asnofidal, 2020).

Dalam konteks hukum, kepemimpinan nahkoda diatur oleh berbagai peraturan perundang-undangan. Di Indonesia, misalnya, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur kewenangan dan tanggung jawab sebagai pemimpin tertinggi di kapal. Kecelakaan dalam pelayaran menjadi tanggung jawab seorang pemimpin tertinggi selaku nahkoda kapal mengingat pentingnya lalu lintas perkapalan apabila kecelakaan kapal terjadi maka perlu dilakukan pemeriksaan kode etik profesi nakkoda dan atau awak kapal lainnya oleh pejabat yang berwenang yaitu mahkamah pelayaran (Utomo et al., 2017).

Pentingnya kepemimpinan nahkoda yang efektif semakin ditekankan dalam era globalisasi saat ini. Persaingan bisnis maritim yang semakin ketat menuntut perusahaan pelayaran untuk terus meningkatkan kualitas layanan dan efisiensi operasional (Rachman et al., 2023). Nahkoda sebagai ujung tombak operasional di kapal memiliki peran yang sangat strategis dalam mencapai tujuan tersebut. Namun demikian, masih terdapat beberapa tantangan dalam pengembangan kepemimpinan nahkoda kapal. Salah satu tantangan utama adalah kurangnya program pelatihan kepemimpinan yang komprehensif dan berkelanjutan (Astriawati et al., 2022). Pelatihan dan pengembangan SDM tidak hanya meningkatkan kualitas individu, tetapi juga berdampak positif pada keseluruhan kinerja perusahaan (Batary Citta, 2023). Selain itu, faktor budaya organisasi dan karakteristik individu nahkoda kapal juga dapat mempengaruhi efektivitas kepemimpinan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses kepemimpinan saat sandar kanan KM. SAHABAT MANDIRI 7 di Dermaga Pusri Palembang. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pengembangan model kepemimpinan saat kapal sandar yang lebih efektif, efisien, aman dan meminimalisir terjadinya kecelakaan. Penggunaan metode penelitian yang komprehensif: Penelitian ini akan menggunakan metode kualitatif untuk memperoleh data yang lebih kaya dan mendalam. Keterlibatan praktisi dalam penelitian ini sebagai narasumber, sehingga hasil penelitian diharapkan dapat langsung diaplikasikan dalam praktik. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak, antara lain, perusahaan pelayaran sebagai dasar untuk mengembangkan program pelatihan kepemimpinan yang lebih efektif bagi nahkoda, perwira kapal dan kru.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif, dengan menggunakan pendekatan deskriptif dimana didalam penelitian ini untuk mengeksplorasi dan memahami makna sejumlah individu atau kelompok orang dianggap berasal dari masalah sosial atau kemanusiaan (Mulyana et al., 2024). Penelitian ini dilakukan di KM. SAHABAT MANDIRI 7, yang bersandar di Dermaga Pusri Palembang, pada saat peneliti melakukan praktik kerja. Pengambilan data dilakukan dengan observasi langsung di lapangan, dokumentasi, serta wawancara dengan narasumber, yaitu nahkoda, awak kapal (kru kapal), dan pihak terkait selama proses sandar kapal berlangsung. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan pendekatan kajian teoritis untuk memperkuat analisis. Kajian ini dilakukan dengan menelusuri literatur, jurnal ilmiah, serta dokumen resmi yang relevan dengan prosedur sandar kapal, manajemen operasional maritim, serta regulasi yang mengatur aktivitas di pelabuhan. Kajian teoritis ini bertujuan untuk memberikan landasan konseptual dalam memahami fenomena yang diamati, serta membandingkan temuan lapangan dengan teori yang telah ada (Mulyana et al., 2024). Data sekunder diperoleh dari dokumen-dokumen yang digunakan dalam kegiatan sandar kapal untuk memperkuat narasi deskriptif dan memperdalam analisis. Teknik analisis dilakukan dengan memaparkan secara deskriptif setiap informasi yang diperoleh. Data primer yang merupakan hasil wawancara dan observasi dipaparkan sesuai dengan fakta di lapangan, sementara data sekunder

dalam bentuk dokumen dipilih secara selektif untuk memperkuat argumentasi penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebutuhan manajemen oleh semua organisasi karena tanpa manajemen semua usaha akan sia-sia pencapaian tujuan akan lebih sulit. Ada tiga alasan dibutuhkan manajemen yaitu: 1. Untuk mencapai tujuan. 2. Untuk menjaga keseimbangan diantara tujuan-tujuan yang saling bertentangan. 3. Untuk mencapai efisiensi dan efektif dimana suatu kerja organisasi dapat diukur dengan banyak cara yang berbeda (Handoko, 2017). Dua konsepsi utama untuk mengukur prestasi kerja manajemen adalah efisiensi dan efektif. Efisiensi adalah kemampuan untuk menyelesaikan suatu pekerjaan dengan benar dan ini merupakan konsep matematis atau merupakan hitungan ratio antara keluaran dan masukan. Seorang manajer efisiensi adalah seorang yang mencapai keluaran yang lebih tinggi (hasil, produktifitas, *performance*) dibanding masukan – masukan tenaga kerja bahan, uang mesin dan waktu yang digunakan. Efisiensi merupakan kemampuan untuk memilih tujuan yang tepat atau peralatan yang tepat untuk pencapaian tujuan yang telah ditetapkan.

Menurut ahli manajemen Peter Drucker dalam Cecep Kurniawan, Setyawan Widyarto (2018) efektif adalah melakukan pekerjaan yang benar (*doing the right things*), sedang efisiensi adalah melakukan pekerjaan dengan benar (*doing things right*). Berdasarkan Peraturan Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan No. PK.07/BPSDMP-2016, telah ditetapkan Kurikulum Program Pendidikan dan Pelatihan Pembentukan dan Peningkatan Kompetensi dibidang pelayaran. Di dalamnya memuat banyak kompetensi yang harus dicapai taruna-taruni atau perwira sebagai calon pelaut (Tim, 2016).

Tim adalah media untuk individu bekerja secara kolektif dengan penuh sinergi sebagai satu kesatuan yang menyawa. Divisi kecil merupakan fondasi bagi divisi yang lebih besar lagi. Divisi kecil dari sekelompok orang duduk bersama yang pada akhirnya membentuk keputusan dalam suatu pekerjaan atau aktivitas yang dilakukan dalam tim. Team work berasal dari bahasa asing yang terdiri dari dua suku kata, team dan work, yang merupakan sekumpulan orang berakal yang terdiri dari dua, lima hingga dua puluh orang dan memenuhi syarat terpenuhinya kesepahaman sehingga terbentuk sinergi antar berbagai aktivitas yang dilakukan anggotanya. Kerja (*work*) adalah kegiatan yang dijalankan oleh individu yang telah terpenuhinya syarat kesepahaman dalam tim itu sendiri.

Strategi kepemimpinan adalah kemampuan pemimpin menjalankan fungsi sebagai anggota organisasi. Dengan kata lain strategi ini hanya dapat dilaksanakan secara baik apabila diawali dengan sikap dan perilaku pemimpin yang mampu menempatkan dirinya sebagai bagian dari anggota organisasi. Kecerdasan emosional dikelompokkan lima area yaitu: 1. Kesadaran diri, 2. Pengaturan emosional, 3. Memotivasi pengaturan diri, 4. Empati, 5. Pengaturan hubungan

Manajemen resiko merupakan suatu usaha untuk mengetahui menganalisis serta mengendalikan resiko dalam setiap kegiatan perusahaan dengan tujuan untuk memperoleh efektifitas dan efisiensi yang lebih tinggi. Kondisi yang tidak pasti itu timbul karena berbagai sebab, antara lain: 1. Jarak waktu dimulainya perencanaan

atas kegiatan sampai kegiatan itu berakhir. Makin panjang jarak waktu makin besar ketidakpastian. 2. Keterbatasan tersedianya informasi yang diperlukan, 3. Keterbatasan pengetahuan/keterampilan / teknik mengambil keputusan dan sebagainya.

Manajemen menurut Mulyana et al., (2024) sebagai suatu proses yang dilakukan oleh satu orang atau lebih individu untuk mengkoordinasikan sebagai aktivitas lain untuk mencapai hasil-hasil yang tidak bias dicapai apabila satu individu bertindak sendiri. Manajemen menurut Manullang (2016) mendefinisikan manajemen sebagai seni dan ilmu perencanaan, pengorganisasian, penyusunan, pengarahan, dan pengawasan dari pada sumber daya manusia untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan terlebih dahulu. Dua definisi tersebut kelihatannya berbeda tetapi bila di cermati pada prinsipnya adalah sama.

Proses merupakan langkah (tahap) pengubahan, pengolahan masukan dan keluaran. dalam pelaksanaan proses yang bermutu ditandai oleh adanya efisiensi dan efektifitas. Seorang pemimpin dituntut agar dapat memenuhi suatu persyaratan dalam melaksanakan suatu kegiatan organisasi, baik organisasi pemerintahan maupun swasta. Selanjutnya pemimpin mempunyai pengetahuan yang lebih baik dibandingkan dengan bawahannya, berdedikasi baik, serta pengalaman yang luas. Pemimpin mempunyai perilaku yang dapat diterima oleh bawahan dan lingkungannya. Pemimpin harus dapat mempengaruhi perilaku bawahannya agar apa yang diperintahkannya senantiasa dapat dilaksanakan bawahannya. Salah satu faktor yang mendukung perilaku kepemimpinan yaitu factor pendidikan.

Pembinaan watak menurut Siagian (1989) adalah bagian yang integral daripada usaha pendidikan yang antara lain untuk: 1. Mengembangkan kemampuan berpikir secara rasional; 2. Mengembangkan kemampuan nalitik; 3. Mengembangkan kepekaan terhadap perubahan yang terjadi di masyarakat pada umumnya; 4. Menumbuhkan dan mengembangkan nilai-nilai etika; 5. Menumbuhkan, memelihara, dan nilai-nilai estetika; 6. Mewujudkan kemampuan untuk mampu mandiri; 7. Meningkatkan kemampuan untuk menjadi warga masyarakat yang bukan saja terhormat, akan tetapi memiliki rasa solidaritas sosial yang tinggi; 8. Menumbuhkan dan memelihara perilaku siswa yang akseptabel bagi warga masyarakat lain; 9. Mewujudkan persepsi yang tepat tentang peranan dan kedudukan seseorang vis a vis orang lain dalam kehidupan komunal; 10. Menumbuhkan kesadaran yang tebal tentang pentingnya kemampuan bekerjasama dengan orang lain dalam rangka membina kehidupan yang nikmat, baik dalam arti kesejahteraan fisik maupun dalam arti kebahagiaan mental spiritual.

Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UUDNo.17, 2008), Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Berdasarkan Peraturan dari OCIMF mengeluarkan satu aturan diantaranya adalah MEG (*Mooring Equipment Guidelines*) dan juga yang harus dipatuhi didalam

pelaksanaan mooring sistem atau sistem tambat kapal. Jadi pengertian dari mooring system management plan adalah suatu sistem perencanaan tambat kapal dengan mematuhi segala ketentuan yang ada diantaranya adalah MEG (*Mooring Equipment Guidelines*), LMP (*Line Management Plan*) juga MSMPR (*Mooring System Management Plan Record*) untuk keselamatan kapal, keselamatan Awak kapal, keamanan jetty dan juga kelancaran operasi kapal terutama saat operasi *mooring unmooring* untuk proses bongkar maupun muat.



Gambar 1. Mooring Rope (Tali tambat kapal)

Menurut Kamal dalam penelitian Hentri Widodo et al., (2024) yang dimaksud dengan tali tambat kapal adalah sebuah tali atau beberapa buah tali yang berguna untuk menambatkan kapal atau bangunan bangunan yang mengapung untuk bisa terikat di dermaga atau di Jetty agar tidak terbawa oleh arus, gelombang laut bahkan angin yang bertiup. Menurut (Ma'sum, 2019) tali tambat adalah macam macam tali yang ada diatas kapal yang digunakan untuk mengikat kapal ke dermaga yang terbuat dari sintesis maupun yang secara natural.

Ada beberapa jenis tali yang digunakan diatas kapal berdasarkan bahan pembuatannya diantaranya adalah: 1. *Wire mooring Line* Material dari tali ini adalah dari serat galvanis yang mempunyai kekuatan daya tarik yang sama. Untuk keamanan diperlukan tali galvanis yang mempunyai kekuatan tarik minimum 180 kg / mm² MEG (1997). Untuk konstruksi dari tali atau wire tersebut biasanya yang direkomendasikan adalah 6x36 (1+7+(7+7)+14+steel core dan 6 x41 (1+8+(8+8)+16+steel core. Yang artinya pada konstruksi 6 x 36 adalah 1 Lapisan pusat + 7 lapisan selanjutnya (7+7) lapisan campuran dan 14 lapisan. Sedangkan 6x41 artinya 1 lapisan pusat + 8 lapisan selanjutnya (8+8) lapisan campuran dan 16 lapisan. Akan tetapi untuk mooring kapal VLCC (Very Large Cruide Carier) direkomendasikan dengan konstruksi tali sebagai berikut yaitu 6x37 diameter 42mm. Kelemahan dari wire mooring rope adalah mudah berkarat maka untuk mencegah agar tidak berkarat maka dilapisi dengan grease 2.

Tali yang terbuat dari serat sintesis diantaranya adalah: a. Nylon adalah tali yang terbuat dari serat tiruan yang mempunyai kelebihan diantaranya adalah lentur, tahan gesek gesekan yang terjadi, tahan terhadap hentakan yang ada juga tahan terhadap air asin atau air laut. Walaupun ada kerusakan kurang lebih 12 persen masih mempunyai 50% MBL (Minimum Breaking Load) b. *Polypropylene* adalah adalah tali tambang yang terbuat dari serat buatan atau sintesis. Biasanya jenis tali yang untuk tali mooring menggunakan 8 lilitan atau 8 strand dengan ukuran 40 mm

keatas. Keuntungan jenis ini adalah tahan terhadap hentakan atau gesekan. Diatas kapal biasa tali jenis ini digunakan untuk tali towing, maupun tali mooring. c. *Polypropylene* adalah tali yang terbuat dengan menginstruksi serat-serat dari *Polypropylene* yang dibuat menjadi beberapa lilitan untuk dipintal menjadi sebuah tali. Akan tetapi tali jenis ini kurang direkomendasikan untuk tali tambat. d. Polyester adalah tali ini terbuat dari sintetis namun kekuatannya tidak cukup kuat bila dibandingkan dengan tali Nylon, tali ini tidak mudah mengapung dan rentan terhadap zat-zat seperti minyak dan zat alkalis lainnya. Kelemahan dari tali ini adalah jika terjadi kerusakan 9% saja kekuatan MBL nya turun setengah dari kekuatannya. e. Kombinasi material yang digunakan untuk tali tambat kapal diantaranya adalah tali Jetkore rope yaitu tali yang terbuat kombinasi antara serat polyester dan *Polypropylene* dan juga dari serat nylon yang dipintal menjadi 8 lilitan menjadi sebuah tali tambat kapal. Tali ini mempunyai sifat yang elastis tetapi kuat.

Persiapan Sandar ada beberapa poin penting pada saat sandar ada beberapa hal yang harus diperhatikan adalah sebagai berikut: a. Satu orang perwira berada di haluan, satu di buritan untuk memimpin tugas-tugas di tempat tersebut. (C/O, 2/O, 3/O dan seterusnya) b. Satu jam sebelumnya memberitahu KKM, masinis jaga, dan seluruh ABK. c. Apabila diperlukan memasang semboyan-semboyan karantina, minta pandu, bendera Negara yang dikunjungi dan lain-lain. d. Menyiapkan *ship's condition* (draft, sisa air tawar, bahan bakar, muatan, sisa ruangan, store). e. *Mooring winch* disiapkan serta tros-tros, tali buangan. f. Apabila direncanakan langsung ada kegiatan muat bongkar, maka alat muat bongkar disiapkan. g. Di anjungan semua sarana olah gerak disiapkan dan dicoba, jam-jam dicocokkan

Proses *berthing* KM. SAHABAT MANDIRI 7 Di Dermaga Pusri Palembang
Proses *berthing* dimulai dari pandu yang akan mengambil alih komando atas izin Nahkoda. Pada saat pandu sudah naik dan berada di anjungan cadet jaga menaikkan bendera pandu di siang hari dan lampu putih merah di malam hari. Itu dilakukan untuk menandai permintaan pandu maupun keberadaan pandu berada di atas kapal. Bendera isyarat H yang dikibarkan memiliki arti bahwa ada pandu di atas kapal dan bila pada malam hari menyalakan lampu pandu putih merah. Pandu akan berkomunikasi dengan pihak dermaga dan tug boat untuk bersiap-siap menyandarkan KM. SAHABAT MANDIRI 7 dengan waktu bersamaan pandu memerintahkan mualim I untuk memulai hiup jangkar setelah jangkar up dan tug boat mendekati haluan kapal KM. SAHABAT MANDIRI 7 dan tali tunda diterima dan terikat di bolder kapal, mualim III yang bertugas di haluan menginformasikan ke anjungan bawah tug line pass setelah informasi diterima oleh mualim I dan disampaikan ke pandu kapal mulai bergerak dengan kecepatan aman untuk melakukan proses sandar ke dermaga. Kecepatan aman yang terjadi di KM. SAHABAT MANDIRI 7 yaitu kecepatan yang disesuaikan dengan keadaan situasi yang mempertimbangkan luasnya alur yang dilewati, keadaan alur pelayaran yang ada dan kuat atau besarnya arus dan angin yang ada saat itu. KM. SAHABAT MANDIRI 7 datang menuju dermaga dengan sudut yang besar agar kapal tidak hanyut dikarenakan angin dari darat. Pelaksanaan Proses sandar kanan di dermaga Pusri pada tanggal 17 Mei 2020 dengan kondisi angin dari darat.

Sesampai di pos satu posisi kapal mendekati dermaga pandu menginstruksikan kepada juru mudi untuk telegraph stop mesin yang terjadi kapal

masih mempunyai laju. Dan pandu meminta ke kapal tunda untuk mendorong sedikit haluan KM. SAHABAT MANDIRI 7 agar tetap membentuk sudut saat mendekati dermaga. hingga KM.Sahabat Mnadiri 7 mendekati dermaga pandu meminta kapal tunda untuk stop mendorong. Setelah KM. SAHABAT MANDIRI 7 berada di pos 2 posisi mendekati dermaga dengan sudut yang besar dan posisi KM. SAHABAT MANDIRI 7 sudah bisa untuk melempar tali buangan pandu menginstruksikan kepada mualim I untuk melempar tali buangan untuk mengirim tali tros untuk buritan dan di haluan tali tros dan spring. Kemudian mualim I langsung memberikan instruksi kepada mualim- mualim yang bertugas di haluan dan di buritan untuk melaksanakan intruksi yang diberikan oleh pandu. Kemudian setelah semua tali yang di intruksikan oleh pandu terkirim yang bertugas di haluan di buritan menginformasikan kembali ke anjungan. Pada saat itu KM. SAHABAT MANDIRI 7 masih memiliki laju sehingga pandu meminta juru mudi untuk mesin mundur pelan kemudi kanan 10 sehingga yang terjadi laju yang di miliki KM. SAHABAT MANDIRI 7 mulai berkurang dan membantu buritan sedikit rapat kedermaga.

Kemudian pandu mengintruksikan kepada juru mudi untuk stop mesin sehingga yang terjadi KM. SAHABAT MANDIRI 7 tidak lagi memiliki laju. Dan pandu juga menginstruksikan kepada mualim I untuk meng hiup tali tros buritan hingga kapal hampir sejajar dengan dermaga. Pandu mengintruksikan kembali kepada mualim I untuk meng hiup semua tros dan spring secara bergantian hingga kapal rapat. Dan mualim I langsung meintruksikan kepada mualim-mualim yang berada di haluan dan diburitan sesuai intruksi yang diberikan pandu. Kemudian setelah mualim II dan mualim III melaksanakan instruksi yang diberikan mereka kembali menginformasikan ke anjungan bahwasannya semua intruksi sudah dilaksanakan. Setelah kapal rapat pandu menginstruksikan kepada juru mudi untuk kemudi tengah-tengah. Secara bersamaan selama proses olah gerak berlangsung cadet bertugas mencatat jam-jam proses oleh gerak berlangsung di buku maneuver / bell book. Setelah kapal in position pandu bersiap-siap untuk meninggalkan kapal dan Nahkoda menandatangani belangko pandu. Setelah belangko ditanda tangani, pandu akan di antar oleh cadet untuk meninggalkan kapal.

Setelah pandu meninggalkan kapal, cadet kembali ke anjungan untuk menurunkan bendera pandu. Kemudian capten menginstruksikan untuk finish with engine / FWE. Dan cadet mencatat semua kegiatan yang terjadi di atas kapal di dalam log book mulai dari OHN hingga FWE. Buku maneuver atau bell book KM. SAHABAT MANDIRI 7 pada proses sandar kanan di dermaga Pusri berisi tanggal proses pelaksanaan sandar kanan pada tanggal 17 Mei 2020 serta jam- jam mulai dari OHN (*One Hours Notice*) hingga FEW (*Finish with engine*) Posisi KM. SAHABAT MANDIRI 7 saat sandar kanan di pelabuhan Boom Baru Palembang.

SIMPULAN

Dalam bidang pelayaran, kompetensi dan kerja sama tim menjadi kunci keberhasilan, terutama dalam operasi kompleks seperti sandar kapal. Proses ini membutuhkan koordinasi yang baik antara pemimpin, tim, dan perangkat teknis untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan kelancaran operasi. Kepemimpinan yang efektif, kecerdasan emosional, dan kemampuan manajemen risiko juga menjadi faktor krusial dalam menciptakan lingkungan kerja yang harmonis dan

produktif. Proses sandar seperti yang dilakukan KM. SAHABAT MANDIRI 7 menunjukkan pentingnya perencanaan, komunikasi, dan pelaksanaan prosedur secara disiplin untuk memastikan keberhasilan operasional pelabuhan. Pembinaan watak menjadi bagian integral dari pendidikan, membantu individu mengembangkan keterampilan berpikir analitis, etika, empati, serta kemampuan kerja sama dalam tim. Dalam konteks pelabuhan dan pelayaran, regulasi seperti MEG dan penggunaan peralatan yang sesuai, seperti tali tambat kapal dengan spesifikasi tertentu, mendukung keselamatan dan efisiensi operasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Asnofidal, A. (2020). The Role Of Transformational Leaders In Handling Organizational Conflict. *Jurnal Prajaiswara*, 1(1), 1–19. <https://doi.org/10.55351/Prajaiswara.V1i1.1>
- Astriawati, N., Dekanawati, V., & Satriawan, M. (2023). Digital Leadership Kemaritiman Dalam Perspektif Generasi Millenia:(Studi Kasus: Pemilihan Komandan Senat Batalyon Taruna Stimaryo). *Jurnal Ilmiah Kemaritiman Nusantara*, 3(1), 30–37.
- Astriawati, N., Santosa, P. S., Wibowo, W., Hartanto, B., & Setiyantara, Y. (2022). Indonesian Maritime E-Leadership Training Towards A Digital-Based Marine Transportation System. *International Journal Of Community Service (Ijcs)*, 2(4), 435–441.
- Batary Citta, A. (2023). Pengembangan Sumberdayamanusia Dalam Mendukung Transformasi Transportasi Laut Dalam Era Revolusi Industri 4.0. *Journal Of Social Science Research*, 3(4), 6184–6197.
- Cecep Kurniawan, Setyawan Widyarto, L. Y. P. (2018). Implementasi Struktur Birokrasi Strategi Pertahanan Laut Menghadapi Ancaman Di Perairan Provinsi Sulawesi Tenggara. *Strategi Pertahanan Laut*, 4(1), 1–18.
- Fahmi, I. (2021). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Karyawan: Motivasi, Gaya Kepemimpinan, Kepuasan Kerja Dan Organisasi Budaya (Studi Literatur Manajemen Sumber Daya). *Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi*, 3(1), 52–67. <https://doi.org/10.31933/Jemsi.V3i1.677>
- Handoko, T. H. (2017). Manajemen Edisi 2, Bpfe, Yogyakarta. *Depkes Ri*.
- Hartanto, B., Astriawati, N., Wibowo, W., & Sisdiyanto, D. (2021). Pengenalan Teknologi Navigasi Bidang Maritim Melalui Virtual Outing Untuk Anak-Anak Jogjakarta Montessori School. *Selaparang Jurnal Pengabdian Masyarakat Berkemajuan*, 5(1), 963–967.
- Hentri Widodo, B. ., Tri Wahyuni, E., & Satrio, R. (2024). Penerapan Msmg (Mooring System Management Plan) Untuk Keselamatan Kapal Saat Sandar Di Jetty. *Jurnal Maritim Polimarin*, 10(1), 6–12. <https://doi.org/10.52492/Jmp.V10i1.109>
- Kristian, A. D. (2024). *Praktik Manajemen Sumber Daya Manusia Dalam Meningkatkan Kinerja Keselamatan Pelayaran (Survey Pada Pt Pertamina Trans Kontinental Cabang Cilacap)*. Politeknik Maritim Negeri Indonesia.
- Ma'sum, A. (2019). *Pentingnya Perawatan Tali Di Atas Kapal Guna Meningkatkan Keselamatan Kapal Pada Saat Sandar*.
- Manullang, M. (2016). *Manajemen. Bandung: Citapustaka Media*.

- Mulyana, A., Vidiati, C., Danarahmanto, P. A., Agussalim, A., Apriani, W., Fiansi, F., Fitra, F., Aryawati, N. P. A., Ridha, N. A. N., & Milasari, L. A. (2024). *Metode Penelitian Kualitatif*. Penerbit Widina.
- Pamujianto, S., Nugroho, W. D., & Riyanti, S. (2024). *Analisis Aktivitas Ekspor Kayu Lapis. 1*, 73–82.
- Rachman, C. A. N., Latiep, I. F., & Herison, R. (2023). *Manajemen Sumber Daya Manusia: Pengelolaan Sdm Pada Pelayaran*. Nas Media Pustaka.
- Siagian, S. P. (1989). *A. Administrasi Pendidikan*.
- Suganjar, S., Astriawati, N., Khairi, A., Dekanawati, V., & Setiyantara, Y. (2023). Analisis Pengaruh Implementasi Standard Of Training, Certification And Watchkeeping For Seafarers (Stcw) 1978 Amendments 2010 Terhadap Kinerja Operasional. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 24(1), 39–48.
- Suganjar, S., Setiyantara, Y., Astriawati, N., & Safera, D. M. (2022). Deep Marine Map Utilization Management Supports The Use And Operation Of Ecdis On Km Ships. Hodasco 19. *Asian Journal Of Management, Entrepreneurship And Social Science*, 2(04), 323–338.
- Tim, K. (2016). *Buku_Laptah_Bpsdmp_2016*.
- Tondolambung, L. (2024). *Optimalisasi Peran Kepemimpinan Nakhoda Dalam Meningkatkan Kinerja Anak Buah Kapal (Abk) Di Kapal Lct Victoria, Pt. Victoria Internusa Perkasa*.
- Utomo, H., Nasional, T., Angkatan, I., Pertahanan, U., & Peace, K. I. (2017). *Siapa Yang Bertanggung Jawab Menurut Hukum*. 57–76.
- Uudno.17. (2008). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang P E L A Y A R A N*, 1–205.