

BAB IV PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN

A. Gambaran umum lokasi penelitian

1. Tempat penelitian

Penulis memberikan deskripsi objek penelitian dalam skripsi ini, yang sesuai dengan rumusan skripsi, dengan judul “**OPTIMALISASI PENCEGAHAN TUBRUKAN SAAT DINAS JAGA DI KMP. JATRA III**”. Dengan memberikan penjelasan dan gambaran objek dalam skripsi ini, diharapkan pembaca dapat memahami apa yang terjadi selama penulis melakukan praktek diatas kapal KMP. JATRA III.

KMP. Jatra III bernomor IMO 8503694 dengan GT 5071. Kapal KMP. JATRA III panjangnya 89,95 meter dan lebarnya 16,60 meter. Kapal ini melakukan perjalanan di laut Indonesia, terutama di wilayah jawa dan sumatera (selat sunda). Dengan 29 crew, salah satunya adalah kapten kapal. KMP. JATRA III adalah salah satu kapal ferry PT. ASDP Indonesia yang membawa penumpang dan barang.

Gambar 4.5 Kapal KMP.Jatra III



Sumber: Marine Traffic: 2022

Penelitian ini dilakukan di atas kapal di mana taruna melakukan praktek laut dari 15 September 2022 hingga 21 September 2023. Data yang dikumpulkan di atas kapal tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 4.2 *Crew List KMP.JATRA III*

NO.	NAMA	JABATAN
1.	RONNY FREDLANY	NAKHODA
2.	HUSNI HIDAYAT	MUALIM I
3.	TRI WAHYU N. SAPATI	MUALIM II
4.	CHANDRA SAHID H.	MUALIM III
5.	ALFI MOCH RIZAL	MUALIM IV
6.	HERU SUSETYO	KKM
7.	LEGIMIN	MASINIS II
8.	MUSA SAIMIMA	MASINIS III. Sr
9.	MALDI MUNTHE	MASINIS III. Jr
10.	ROHMATUN	MASINIS IV
11.	SUTRIYAN	SERANG
12.	ZUL FAKAR	JURU MUDI
13.	ROBI SAEPUL ROHIM	JURU MUDI
14.	ZULMANSYAH	JURU MUDI
15.	SUGIHARTO	JURU MUDI
16.	APRIYONO S	MANDOR MESIN
17.	FICKY INDRA FIRNANDA	JURU MINYAK
18.	MUHAMMAD BUDI .S	JURU MINYAK
19.	WAHYU BINSAR SIREGAR	JURU MINYAK
20.	LUQMAN HAKIM	JURU MINYAK
21.	UJI FAUJI	KELASI
22.	DEDI WAHYUDI	KELASI
23.	SEDANA ARI SURYA	KELASI
24.	MOH IHZA MAHENDRA	KELASI
25.	KEFIN GATUT A	JURU MASAK
26.	GIVARD PUTRA WARDANI Z	PRALA DECK
27.	MUHAMMAD BINTANG P	PRALA DECK
28.	RICHARD PANGALA	PRALA MESIN
29.	HAFTZH YUSNI ALISLAM	PRALA DECK

Sumber: Dokumen KMP.JATRA III: 2023

Tabel 4.3 *Ship Particular* KMP. JATRA III

I	NAMA KAPAL		KMP. JATRA III	
II	CALL SIGN		YGJV	
III	TEMPAT PEMBUATAN		JEPANG / SHIDOMA DOCKYARD	
IV	TAHUN PEMBUATAN		1985	
V	TYPE KAPAL		FERRY RO - RO	
VI	IMO NUMBER		8503694	
	BENDERA		INDONESIA	
VII	UKURAN KAPAL			
	1. PANJANG KESELURUHAN	(LOA)	89.95 M	
	2. PANJANG	(LPP)	84.30 M	
	3. LEBAR	(B)	16.60 M	
	4. DALAM		5.50 M	
	5. SARAT		4.00 M	
	6. GRT / NRT		5071 GT / 2495 NT	
VII	MESIN UTAMA			
	1. MERK		DAIHATSU	
	2. TYPE		6 DLM-28	
	3. TENAGA KUDA / HP		1800HP/1332KW	
	4. JUMLAH MESIN		4 UNIT	
	5. KECEPATAN MAXIMUM		15 KNOT OPR : 12 KNOT	
	6. RPM		700 RPM	
	7. TAHUN PEMBUATAN MESIN		1985	
	8. JENIS BAHAN BAKAR		HSD	
	9. NOMOR MESIN		(1)DL6280.62 (2)DL6280.67 (3)DL6280.28 (4)DL6280.29	
IX	MESIN BANTU	AUXILIARY ENGINE	EMERGENCY GENERATOR	BOW THRUSTER
	1. MERK	DAIHATSU	YANMAR	DAIHATSU
	2. TYPE	6DS-18M	6GH-TE	6DL-20
	3. JUMLAH MESIN	2 UNIT	1 UNIT	1 UNIT
	4. TENAGA KUDA / HP	650HP/481KW	200HP/148KW	700HP/518KW
	5. RPM	900		

	6. KVA	475 / KVA		
X	KAPASITAS TANGKI			
	1. TANGKI BAHAN BAKAR		183.5 TON	
	2. TANGKI AIR TAWAR		150 TON	
	3. TANGKI BALAS		837.7 TON	
XI	KAPASITAS MUATAN			
	1. JUMLAH PENUMPANG			
	A. EKSEKUTIF		26 ORANG	
	B. BISNIS		231 ORANG	
	C. EKONOMI		136 ORANG	
	2. JUMLAH KENDARAAN			
	A. KENDARAAN KECIL		40 UNIT	
	B. KENDARAAN SEDANG		12 UNIT	
	C. KENDARAAN BESAR		20 UNIT	

Sumber: Dokumen kapal KMP. JATRA III: 2023

a. Profil PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)

Gambar 4.6 pelabuhan PT. ASDP Indonesia Ferry



Sumber: tribonnews.com: 2023

PT ASDP Indonesia Ferry (Persero), dikenal sebagai ASDP, adalah perusahaan milik negara Indonesia yang berfokus pada transportasi air. Perusahaan ini bertujuan utama menyediakan akses transportasi publik antar-pulau terdekat, menghubungkan pulau-pulau besar, dan melayani daerah-daerah yang belum memiliki fasilitas penyeberangan. Hingga tahun 2022, ASDP telah mengoperasikan empat kantor regional dan 27 kantor cabang yang mengelola 36 pelabuhan penyeberangan di seluruh Indonesia untuk mendukung kegiatan operasionalnya.

Didirikan pada tahun 1973 dengan tujuan mendukung konektivitas antar pulau, perusahaan ini awalnya bernama Proyek Angkutan Sungai, Danau, dan Ferry (PASDF). Sejak

awal, perusahaan ini berfokus pada penyediaan terminal penyeberangan umum serta memastikan keselamatan dan keamanan transportasi sungai, danau, dan ferry. Melalui berbagai transformasi, perusahaan ini kemudian berganti nama menjadi PASDP pada tahun 1980, lalu menjadi Perusahaan Umum ASDP pada tahun 1986. Pada tahun 1992, perusahaan ini resmi menjadi perseroan terbatas dengan nama PT ASDP (Persero).

Pada tahun 2004, perusahaan melakukan *rebranding* menjadi PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) sebagai tonggak awal transformasi bisnis yang berorientasi pada peningkatan standar internasional. Upaya berkelanjutan dalam pengembangan infrastruktur, optimalisasi operasional, dan penerapan teknologi mutakhir telah dilakukan sejak saat itu, sejalan dengan visi perusahaan untuk menjadi perusahaan pelayaran feri modern yang terpercaya.

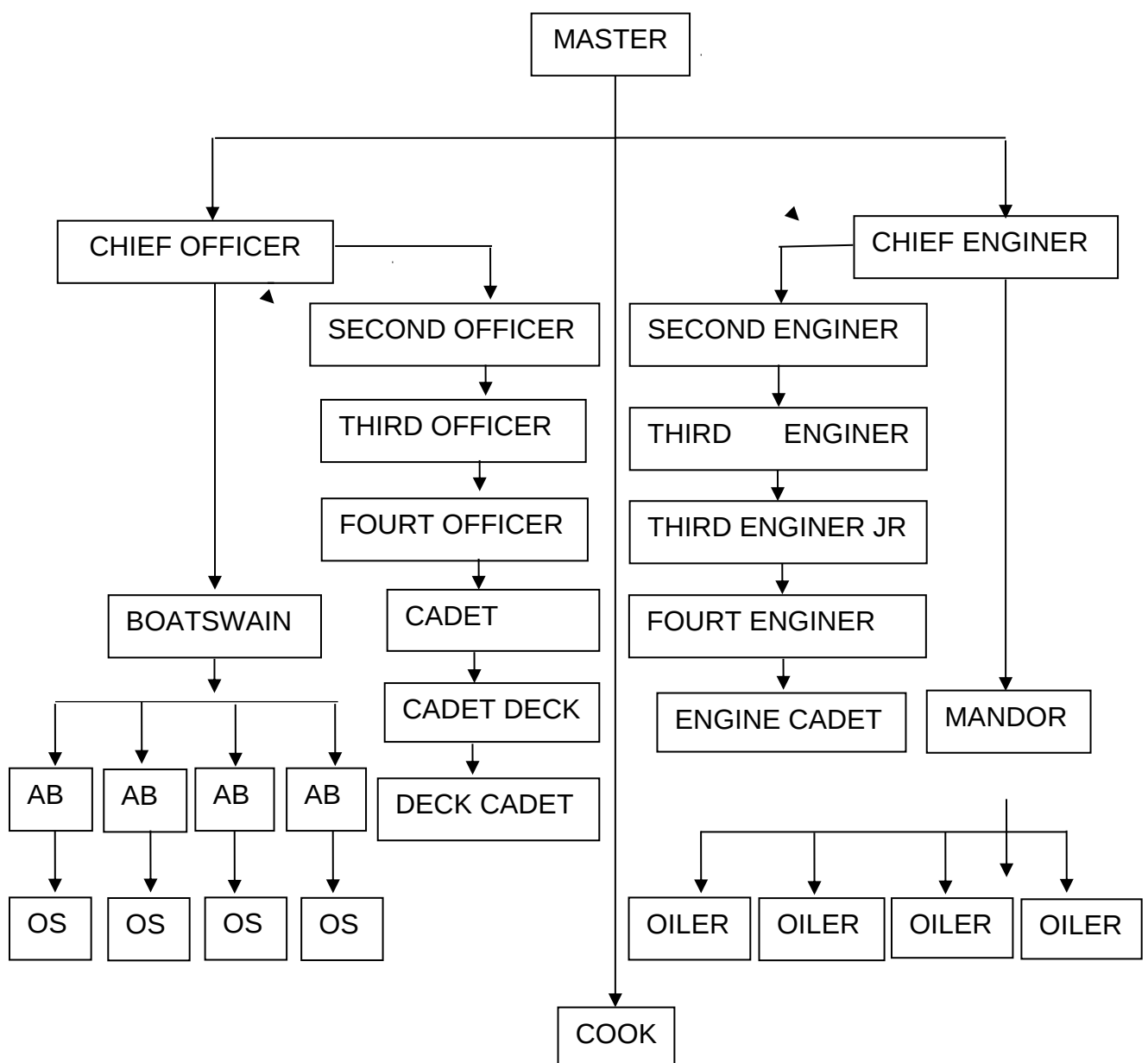
b. Visi Misi PT. ASDP Ferry Indonesia

- 1) Visi PT. ASDP Ferry Indonesia yaitu terdepan dalam menghubungkan orang-orang dan bisnis melalui layanan penyeberangan-pelabuhan yang terintegrasi dan destinasi wisata pantai.
- 2) Misi PT. ASDP Ferry Indonesia yaitu: Membangun dan meningkatkan nilai perusahaan dengan menjalin hubungan antara masyarakat dan pasar, sambil mengutamakan keunggulan operasional melalui budaya pelayanan yang profesional dan berkualitas. Hal ini didukung oleh fasilitas pelabuhan yang terintegrasi, armada serta infrastruktur yang andal, serta penerapan teknologi berbasis nilai.

B. Struktur Organisasi KMP. JATRA III

Setiap *crew* kapal memiliki susunan organisasi yang terbagi ke dalam beberapa bagian. mulai dari (level tinggi) - (level terendah). Setiap *crew* kapal memiliki tugas dan tanggung jawab sendiri, Nakhoda, sebagai pimpinan diatas kapal, memiliki tanggung jawab utama.

Gambar 4.7 struktur organisasi KMP. JATRA III



Sumber: Dokumen kapal KMP. JATRA III: 2023

C. Hasil Wawancara

1. Informan I

Tabel 4.4 Wawancara I Crew KMP. JATRA III

Informan	Mualim 2
Penelitian	TRI WAHYU N.S
Hari/ Tanggal	Kamis, 8 Juni 2023

A: Peneliti (Givard putra watrdani)

B: Informan (*Second Officer*)

A	Apakah menurut anda pelaksanaan pencegahan tubrukan saat dinas jaga di KMP. JATRA III sudah berjalan sesuai aturan?
B	Menurut saya, seperti yang kita lihat setiap hari bahwa pelaksanaan pencegahan tubrukan di kapal ini belum diterapkan sepenuhnya sesuai dengan aturan yang ditetapkan dalam COLREG 1972 dan STCW 1978 <i>amandement</i> 2010. Ini disebabkan oleh banyak faktor.
A	Apa saja anda faktor yang paling sering menjadi penyebab tidak optimalnya pencegahan tubrukan di kapal ini?
B	Kinerja perwira jaga dalam melaksanakan tugas pengamatan selama dinas jaga dinilai belum optimal. Selain itu, terdapat kekurangan dalam penguasaan penggunaan peralatan navigasi.
A	Apakah kurang optimalnya pencegahan tubrukan di kapal ini akan berpengaruh anda pada keamanan pelayaran?
B	Tentu saja berpengaruh, terhadap keamanan pelayaran kemungkinan terjadinya tubrukan kapal. Namun hal-hal tersebut harusnya dapat diminimalisir

Sumber: Crew KMP. JATRA III: 2023

2. Informan II

Tabel 4.5 Wawancara II Crew KMP. JATRA III

Informan	Mualim III
Penelitian	Chandra Sahid H
Hari/ Tanggal	Kamis, 8 Juni 2023

A: Peneliti (Givard Putra WArDani)

B: Informan (Chandra Sahid H)

A	Apa saja tantangan yang Anda hadapi selama dinas jaga di anjungan?
B	Tantangan utama yang saya hadapi adalah menjaga navigasi kapal yang aman dalam kondisi cuaca yang buruk, visibilitas rendah, dan lalu lintas maritim yang padat. Selain itu, saya juga harus selalu waspada terhadap potensi bahaya dan siap untuk mengambil tindakan pencegahan yang tepat..
A	Bagaimana Anda mengatasi tantangan tersebut?
B	Untuk mengatasi masalah ini, saya selalu mengikuti langkah-langkah navigasi yang telah ditetapkan dan menggunakan semua informasi yang saya miliki untuk membuat keputusan yang tepat. Saya juga terus berlatih untuk meningkatkan pengetahuan saya dan keterampilan navigasi.
A	Apa saran Anda untuk para calon mualim yang ingin bekerja di anjungan?
B	Saya menyarankan para calon perwira yang ingin bekerja di anjungan untuk fokus pada pendidikan mereka dan mendapatkan pelatihan yang memadai dalam navigasi, keselamatan maritim, dan komunikasi. Memiliki disiplin diri yang tinggi, kemampuan bekerja sama yang baik, dan kemampuan untuk bekerja di bawah tekanan juga penting.

Sumber: Crew KMP. JATRA III: 2023

D. Hasil Penelitian

Setiap perwira jaga harus melakukan tugas jaga tanpa gagal untuk mencegah bahaya tubrukan, yang didasarkan pada COLREG 1972 dan STCW 1978 *amendement* 2010. Ini disebabkan oleh fakta bahwa kemampuan dan kenerja SDM (sumber daya manusia) diatas kapal masih belum sesuai dengan aturan yang berlaku , terutama perwira *deck*. Keberhasilan pelayaran sangat penting untuk mencapai tujuan dengan aman tanpa terjadinya kecelakaan.

Gambar 4.8 dinas jaga di KMP. JATRA III





Sumber: Dokumen Anjungan KMP. JATRA III: 2023

Penulis dan *crew* kapal lainnya menghabiskan dua belas bulan di KMP. JATRA III sebagai bagian dari tugas jaga, Dengan judul "Optimalisasi Pencegahan Tubrukan saat Dinas Jaga di KMP. JATRA III" memberikan penjelasan rinci tentang informasi yang dianalisis, dimulai dengan situasi aktual di KMP. JATRA III. Dengan ini penulis meyakini bahwa pembaca akan mampu melakukan observasi dan analisis yang mendalam terhadap situasi terkini di KMP. JATRA III.

1. Pelaksanaan jam jaga di KMP. JATRA III

Jadwal operasional KMP. JATRA III adalah sebagai berikut:

Tabel 4.6 jam jaga dan jam kerja *Crew* KMP. JATRA III

Jabatan	Jam/waktu	keterangan	Priode istirahat
C/O	00.04-08.00 08.30-12.00 12.00-04.00	Jaga dini hari Memantau kerja harian <i>Crew deck</i> istirahat	16 jam
2/O	16.00-20.00 20.00-08.00 08.00-10.00 10.00-10.15 10.15-12.00 12.00-16.00	Jaga sore hari istirahat memantau/ikut serta kerja harian bersama <i>Crew</i> istirahat Lanjut kerja harian istirahat	16 jam 15 menit
3/O	00.00-04.00 04.00-08.00 08.00-10.15 10.15-12.00 12.00-16.00 16.00-00.00	Jaga larut malam istirahat pekerjaan harian istirahat jaga siang hari istirahat	13 jam 45 menit
4/O	08.00-12.00 12.00-13.30 13.30-15.45 15.45-20.00 20.00-24.00 00.00-08.00	Jaga pagi hari Istirahat Pekerjaan harian Istirahat jaga malam hari istirahat	13 jam 15 menit

Sumber : KMP. JATRA III: 2023

2. pengoperasian peralatan navigasi dikapal

pengoperasian peralatan navigasi dikapal seperti ECDIS dan Radar untuk mendeteksi risiko kecelakaan harus menghasilkan hasil yang optimal untuk mencegah risiko kecelakaan dan mencegah insiden tak terduga selama berdinas jaga.

pengalaman penulis selama Prala di KMP.JATRA III menunjukkan bahwa perwira jaga belum sepenuhnya mahir dalam mengoperasikan peralatan navigasi. Seperti contohnya, penulis menemukan bahwa mualim IV kurang memahami fitur dan fungsi tombol pada ECDIS dan Radar. saat mengalami kesulitan mengoperasikan alat navigasi, mualim IV selalu menghubungi mualim II.

E. Hasil Observasi

Penulis menggunakan metode observasi, dalam melakukan penelitian ini. Dalam penulisan skripsi ini ada beberapa kejadian yang terjadi selama praktek di KMP JATRA III. Berdasarkan pengalaman dan temuan selama praktek, penulis menemukan beberapa fakta kasus sebagai berikut:

1. Pengalaman pertama: Pelayaran merak ke Bakauheni pada 16 April 2023. Saat itu, penulis berdinas jaga bersama mualim III dan juru mudi jaga dari pukul 00.00 hingga 04.00 pagi. Mualim III dan jurumudi kurang melakukan pengamatan keliling dengan baik karena alur pelayaran saat itu sedang sepi dan tidak ada kapal-kapal yang terdeteksi di ECDIS dan AIS. Saat itu mualim III sedang menelpon, dan juru mudi sedang bermain game di handphonenya. Peristiwa itu menunjukkan bahwa *tug boat* berada di sisi kanan kapal. Dengan *binocular*, penulis melihat sebuah lampu merah berkedip yang semakin dekat saat peristiwa terjadi. penulis melaporkan hal itu langsung kepada mualim jaga. Mualim III segera mungkin menyalakan radar kiri

dengan jarak 6 NM. Setelah diamati, ditemukan objek di radar yang menunjukkan *tug boat* dengan panjang tali tundaan kurang lebih 200 meter. Juru mudi pada saat itu langsung memanggil *tug boat* tersebut, tetapi tidak ada jawaban. Akibatnya, Mualim III dengan cepat mengubah haluan ke kanan melalui belakang tongkang. Berikut ini adalah gambaran dari dinas jaga bersama Mualim III dan jurumudi di anjungan:

Gambar 4.9 Dinas jaga malam



Sumber: Anjungan KMP. JATRA III: 2023

2. Dalam beberapa kejadian, penulis sering menemukan mualim jaga kurang memahami bagaimana mengoperasikan alat navigasi. Contohnya, saat itu mualim IV kurang memahami cara melakukan baringan dan jarak pada radar. Karena lokasi dimana

penulis melakukan praktek laut ada mualim II selaku perwira navigasi yang ahli dalam bidangnya maka mualim IV menganggap remeh keahlian dalam mengoperasikan alat navigasi tersebut. Berikut alat navigasi yang digunakan:

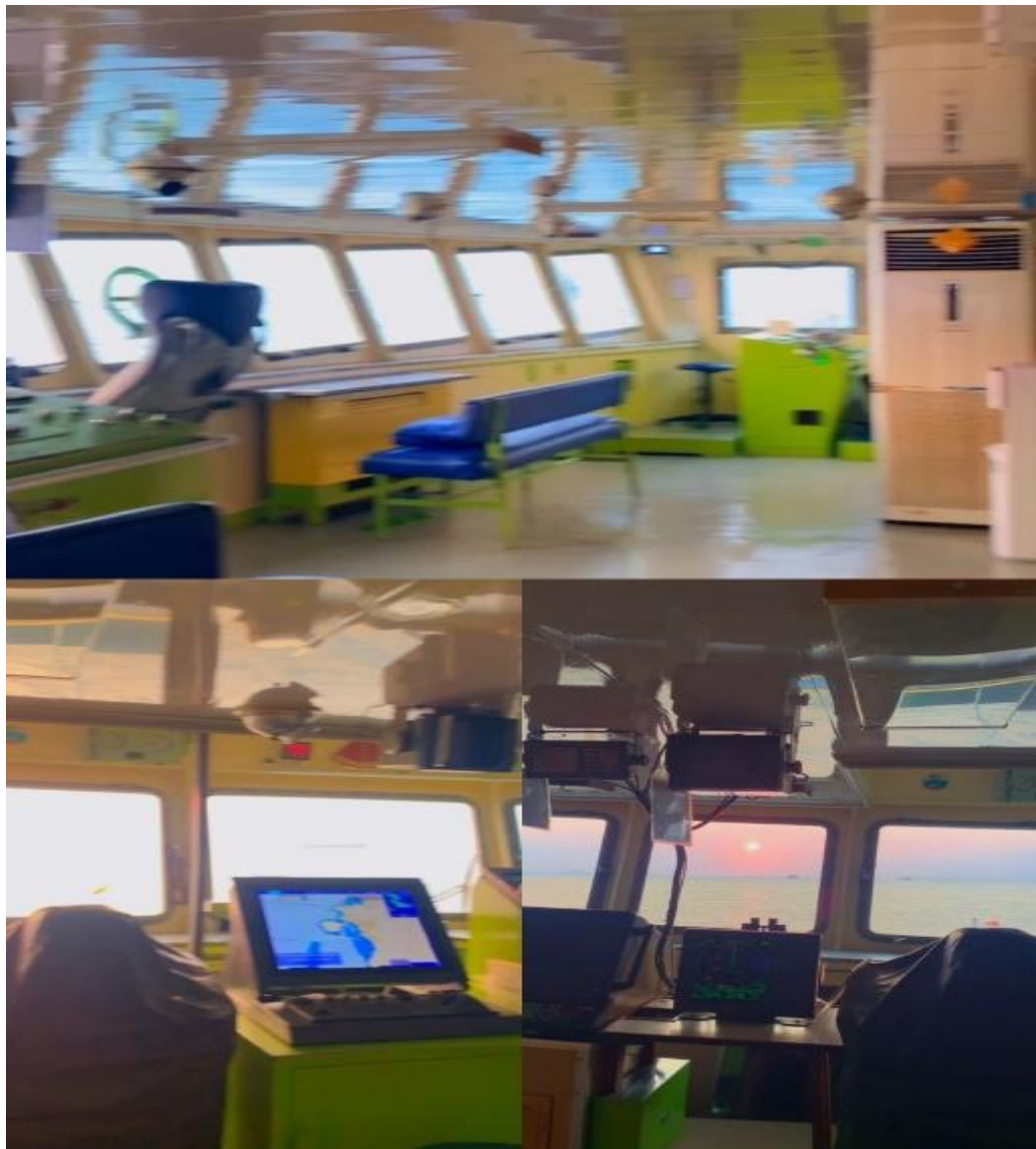
Gambar 4.10 Mualim jaga kurang memahami cara melakukan baringan.



Sumber: Dokumen Anjungan KMP. JATRA III: 2023

3. Kejadian selanjutnya penulis sering menemukan perwira jaga dan jurumudi jaga yang baru terlambat melaksanakan dinas jaga dianjungan mulai dari terlambat jaga 15 menit, hal ini menyebabkan kapal terlambat beroperasi dan tertunda keberangkatan ke pelabuhan berikutnya. Adapun dokumentasi keadaan anjungan yang terlihat kosong saat perwira dan jurumudi terlambat melaksanakan dinas jaga dianjungan yaitu sebagai berikut:

Gambar 4.11 anjungan kosong



Sumber: Dokumen Anjungan KMP. JATRA III: 2023

Penulis menemukan bahwa dinas jaga di KMP JATRA III tidak sesuai dengan peraturan internasional dan sering menyimpang. Salah satu faktor penyebabnya adalah kemampuan *crew* kapal, khususnya perwira *deck*, dalam menjalankan tugas jaga sesuai dengan peraturan internasional masih sangat terbatas. Oleh karena itu, diperlukan peningkatan kinerja *crew* melalui penyediaan data yang relevan tentang dinas jaga sesuai peraturan *international STCW 1978, amendment 2010*. Disisilain perwira jaga dan jurumudi masih terlambat saat jaga di anjungan, perwira jaga masih kurang memahami cara menggunakan alat navigasi, dan masih kurang melakukan pengamatan keliling selama dinas jaga.

F. Pembahasan

Berdasarkan aturan internasional seperti COLREG 1972 dan STCW 1978 *amendement 2010 Regulation II/1*, semua kapal wajib menjalankan sistem tugas jaga. Keberadaan sistem ini sangat krusial karena keberhasilan pelayaran yang aman, tepat waktu, dan tanpa insiden sangat bergantung pada kinerja para perwira dek selama berdinas jaga.

Tujuan utama dari dinas jaga adalah untuk memastikan keselamatan pelayaran dengan cara menghindari risiko kecelakaan seperti tubrukan atau kandas, serta menjaga kondisi kapal agar tetap aman dan stabil sesuai dengan standar yang telah ditetapkan

Dalam COLREG 1972, setiap kapal diwajibkan melaksanakan pengawasan yang cermat terhadap lingkungan sekitarnya. Pengawasan ini meliputi pemanfaatan indera penglihatan dan pendengaran, serta penggunaan perangkat. Tujuannya adalah agar setiap kapal dapat menilai situasi dan risiko tubrukan

Mengacu pada ketentuan Seksi A-VIII/2 Bagian 4 Kode STCW *amendement 2010*, setiap pergantian jaga wajib dilaksanakan

dengan prosedur yang telah ditetapkan. Perwira jaga baru diharuskan tiba di tempat tugas paling sedikit lima belas menit sebelum waktu yang ditetapkan. Sebelumnya, perwira tersebut akan dibangunkan 30 menit lebih awal guna memastikan kesiapannya. Setelah tiba di anjungan, perwira baru wajib melakukan orientasi terhadap kondisi kapal, termasuk haluan, lampu navigasi, dan perintah-perintah yang berlaku. Proses serah terima jaga diakhiri dengan pemberian laporan lengkap dari perwira lama mengenai kondisi kapal secara keseluruhan. *Crew* kapal diperlukan untuk mengoperasikan alat navigasi, terutama *Crew* kapal bagian *deck*. Perwira *deck* dan juru mudi, yang dibawah tanggung jawab nakhoda, adalah anggota *crew* kapal bagian *deck* yang bertanggung jawab atas pengoperasian alat navigasi. Untuk menjadi *crew* kapal, seseorang harus memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh peraturan menteri, atau keputusan menteri, serta persyaratan yang ditetapkan oleh *Standard Training Certification and Watchkeeping* (STCW). Sertifikat keahlian pelaut bagian *deck* yaitu Ahli Nautika Tingkat V hingga Tingkat I, dan sertifikat keterampilan pelaut bagian *deck* adalah sertifikat *ECDIS*, *RADAR/ARPA*, *GMDSS*, *BST*, *SCRB*, *MEFA*, *AFF*.

Tujuan dari penelitian ini yaitu mengevaluasi pelaksanaan dinas jaga di KMP JATRA III dalam konteks peraturan keselamatan pelayaran internasional, yakni COLREG 1972 dan STCW 1978 *amendment* 2010. Melalui pendekatan deskriptif-kualitatif, penelitian ini menyajikan analisis mendalam mengenai praktik dinas jaga yang berlangsung, dengan mempertimbangkan pengalaman penulis serta dukungan teori yang relevan. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam upaya meningkatkan kepatuhan terhadap standar internasional serta keselamatan pelayaran.

1. Penyebab terjadinya penyimpangan dinas jaga

Penyebab terjadinya penyimpangan dinas jaga di KMP JATRA III sebagai berikut:

- a. Pengawasan area selama bertugas kurang optimal.
- b. Peralihan dinas jaga yang menyimpang dari prosedur yang ditetapkan dalam STCW *amendment* 2010, Seksi A-VIII/2 Bagian 4 serah terima tugas jaga.
- c. perwira kapal belum mahir menggunakan alat navigasi.
- d. Terlambat datang ke anjungan dan kurang bertanggung jawab terhadap pekerjaan mereka. Selain itu, mereka tidak menggunakan waktu istirahat dengan optimal.

2. Tindakan untuk mencegah bahaya tubrukan diatas kapal

Berdasarkan paparan di atas, penulis mengemukakan beberapa pilihan tindakan sebagai upaya penyelesaian terhadap permasalahan dalam penelitian ini diantaranya sebagai berikut:

- a. Setiap langkah yang diambil untuk mencegah tabrakan harus dilakukan dengan penuh determinasi, tepat waktu, dan selalu mengacu pada standar kompetensi pelaut yang optimal. Penggunaan alat navigasi secara maksimal menjadi sangat penting untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan tugas jaga, khususnya dalam hal pengawasan visual. Hal ini mengingat pentingnya pengamatan yang cermat dalam menjamin keselamatan pelayaran dan mencegah terjadinya risiko tubrukan.
- b. Sebelum mengambil alih tanggung jawab jaga, perwira jaga pengganti wajib memastikan telah memperoleh informasi yang akurat mengenai posisi kapal (baik posisi yang diestimasi maupun posisi yang terkonfirmasi), haluan dan kecepatan kapal yang sedang berlangsung, status

pengendalian jarak jauh kamar mesin, serta potensi bahaya navigasi yang mungkin dihadapi

- c. Guna meminimalisir risiko terjadinya kecelakaan nakhoda dan perwira jaga diwajibkan untuk senantiasa memastikan bahwa seluruh alat navigasi kapal beroperasi secara optimal. Pengamatan yang cermat dan tindakan yang tepat berdasarkan data navigasi yang akurat merupakan kunci dalam menjaga keselamatan pelayaran.
- d. Agar dapat menjalankan tugas dengan optimal, setiap personel yang bertugas di anjungan diharuskan tiba di tempat tugas minimal lima belas menit sebelum waktu jaga dimulai untuk melakukan penyesuaian diri terhadap situasi dan kondisi terkini.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan data-data yang dikumpulkan, penulis menyimpulkan bahwa pelaksanaan dinas jaga di KMP.Jatra III masih kurang terlaksana sesuai ketentuan yang diatur dalam COLREG 1972 dan STCW 1978 *amendment* 2010. Beberapa kekurangan yang ditemukan antara lain kurang optimalnya pengamatan sekitar saat dinas jaga dan kurangnya penguasaan dalam pengoperasian peralatan navigasi.

B. Saran

Berikut adalah saran yang penulis dapat berikan berdasarkan simpulan yang telah diambil dari permasalahan yang ada:

Sebaiknya perwira yang berdinas jaga wajib mematuhi peraturan *international* yang ditetapkan dalam COLREG 1972 dan STCW 1978 *amandement* 2010 guna untuk mencegah terjadinya tubrukan kapal. Selama melaksanakan dinas jaga, perwira jaga harus selalu berkonsentrasi penuh dan focus pada tugasnya. Hal-hal yang dapat mengurangi konsentrasi dan pengamatan, seperti bermain handphone, harus di hindari. Perwira jaga juga perlu menguasai cara mengoperasikan seluruh peralatan navigasi serta memahami fitur dan fungsi tombol-tombol pada peralatan navigasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto S. 2013. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta
- E.W.Menikome. (2008). *Serial Buku Pelaut Tugas Jaga (Watch Keeping)*. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Hendryadi, H., Tricahyadinata, I., & Zannati, R. (2019). *Metode Penelitian: Pedoman Penelitian Bisnis dan Akademik*. Jakarta: LPMP Imperium.
- IMO. (2017). *Stcw Including 2010 Manila Amendments. Stcw Convention & Stcw Code 2017 edition*. London.
- Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan (2017), *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta.
- Makmur Capt.(2012). *Dinas Jaga P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut)*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Martopo, Arso. 1992. *Navigasi Elektronik Edisi 1*. Semarang: Balai Pendidikan dan Latihan Pelayaran Semarang
- Moleong, Lexy J. (2007) *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Penerbit Pt Remaja Rosdakarya Offset. Bandung
- Moses.(2011). *STCW 2010 Amandemen dari konvensi STCW 1978 telah disahkan*.(online). <https://www.maritimeworld.web.id/2011/01/stcw-2010-amandemen-dari-konvensi-stcw.html> Diakses pada tanggal 15 Mei 2024.
- Mt Paputungan, Drs. 1995. *Modul Bahan Ajar P2TL dan Dinas Jaga (Watchkeeping)*, Marine Studies Polytechnic Of Makassar di Makassar.
- Purwantomo A. H. 2004. *Emergency Procedure & SAR*. Semarang : Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Singarimbun, Masri dan Effendi, Sofyan. 2001. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: LP3ES.
- Sugiyono. 2018. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, penerbit Alfabeta, Bandung

Sukirno.Capt (2020). Pedoman Penulisan Skripsi Program Pendidikan Diploma Iv Pelayaran. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Supriyono, Hadi Dan Djoko Subandrijo. (2017). *Colreg 1972 Dan Dinas Jaga Anjungan*. Yogyakarta:Cv Budi Utama. (online). https://books.google.co.id/books?id=z0E9DwAAQBAJ&pg=PR8&dq=inauthor:+Hadi+Supriyono+dan+Djoko+Subandrijo&hl=id&newbks=1&newbks_redir=1&sa=X&ved=2ahUKEwj824CykeOGAxWT-zgGHWErC84Q6AF6BAgIEAI. Diakses pada tanggal 01 juni 2024

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. (2008): Citra Umbara.

RIWAYAT HIDUP



Givard Putra Wardani Zulkarnain, dilahirkan di Kota Kupang pada tanggal 16 Februari 2002, merupakan putra kedua dari lima bersaudara. penulis merupakan anak dari pasangan Bapak Zulkifli Zulkarnin dan Ibu Masdalena. Pendidikan dasar ditempuh di SDN 3 Lamokato dan diselesaikan pada tahun 2014. Selanjutnya, pendidikan menengah pertama dan atas diselesaikan berturut-turut di SMPN 1 Kolaka dan SMAN 1 Kolaka pada tahun 2017 dan 2020. Pada tahun 2020, penulis melanjutkan studi ke jenjang Diploma IV Jurusan Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Selama masa *study*, penulis melaksanakan Praktik Laut (Prala) selama satu tahun di kapal KMP Jatra III milik PT. ASDP Indonesia Ferry.