

**PELAKSANAAN TUGAS JAGA TERHADAP IMPLEMENTASI
STCW DI MV. LUMOSO KARUNIA VIII**



**NATANIEL DEA
NIT. 20.41.083
NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

**PELAKSANAAN TUGAS JAGA TERHADAP
IMPLEMENTASI STCW DI MV.
LUMOSO KARUNIA VIII**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh
Nataniel Dea
NIT. 20.41.083

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

SKRIPSI

PELAKSANAAN TUGAS JAGA TERHADAP IMPLEMENTASI STCW DI MV LUMOSO KARUNIA VIII

Disusun dan Diajukan Oleh

NATANIEL DEA

NIT. 20.41.083

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada Tanggal 08 November 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Drs. Arlizar Djamaan, M.Mar
NIDK. 9990259923



Capt. Endang Lestari, S.Si.T., M.Adm.S.D.A., M.Mar
NIP. 19801221 200912 2 005

Mengetahui :

a.n. Direktur
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar
NIP. 19750329 199903 1 002



Subehana Rachmat, S.A.P., M.Adm.S.D.A
NIP. 19780908 200502 2 001

PRAKATA

Dengan mengucapkan puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa, atas segala berkah dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi yang berjudul ***“PELAKSANAAN TUGAS JAGA TERHADAP IMPLEMENTASI STCW DI MV. LUMOSO KARUNIA VIII”*** dengan tepat waktu tanpa adanya hal-hal yang tidak di inginkan.

Salah satu prasyarat bagi mahasiswa untuk menyelesaikan studinya di program diploma IV Politeknik Ilmu Maritim Makassar adalah tesis ini. Karena keterbatasan penulis dalam menguasai topik, waktu, dan data yang diperoleh, penulis mengakui bahwa masih ada masalah dengan bahasa, struktur kalimat, gaya penulisan, dan penjelasan isi dalam upaya akhir ini.

Melalui orang-orang di sekitar mereka yang bersedia membantu, mendorong, membimbing, dan memberikan nasihat yang sangat membantu karena kasih dan ketulusan, penulis merasakan tangan Tuhan yang besar, yang memungkinkan penulis untuk menyelesaikan tesis ini. Oleh karena itu, penulis ingin menggunakan kesempatan ini untuk mengucapkan terima kasih kepada semua orang yang membantu penyelesaian tesis ini:

1. Bapak Capt. Rudy Susanto M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M. T., M. Mar. selaku Pembantu Direktur I
3. Bapak Capt. Moh. Aziz Rohman, M.M., M.Mar selaku Pembantu Direktur II
4. Ibu Capt. Oktavera Sulistiana, M.T., M.Mar. selaku Pembantu Direktur III.
5. Ibu Subehana Rachman, M.Adm.S.D.A. selaku Ketua Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Bapak Capt. Drs. ARLIZAR DJAMAAN, M.Mar., M.Mar selaku Pembimbing I.
7. Ibu Capt. ENDANG LESTARI, S.Si.T., M.Adm.S.D.A., M.Mar selaku pembimbing II

8. Seluruh Dosen, Pembina, Pengasuh, dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. PT. LUMOSO PRATAMA LINE yang telah memberikan kesempatan berharga kepada penulis untuk melaksanakan praktek laut di MV. LUMOSO KARUNIA VIII.
10. Nakhoda beserta seluruh *crew* MV. LUMOSO KARUNIA VIII yang telah banyak memberikan pengalaman berharga selama penulis melaksanakan praktek laut.
11. Kepada kedua orang tua, saudara serta seluruh keluarga tercinta saya atas semua dorongan dan dukungannya serta kasih sayang yang tak terhingga.
12. Kepada senior, junior, dan rekan taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar khususnya angkatan XLI atas kebersamaan dan dukungannya selama ini.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna bagi dunia kemaritiman, khususnya bagi pribadi Penulis dan Awak kapal didalam menerapkan dan melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya.

Makassar, 8 November 2024



Nataniel Dea
20.41.083

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : NATANIEL DEA
NIT : 20.41.083
Program Studi : DIPLOMA IV NAUTIKA
Judul :

“PELAKSANAAN TUGAS JAGA TERHADAP IMPLEMENTASI STCW DI MV. LUMOSO KARUNIA VIII”

Dengan ini, saya menyatakan bahwa skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya sendiri. Saya tidak melakukan plagiarisme atau mengutip dengan cara yang tidak sesuai dengan norma-norma etika keilmuan yang berlaku dalam dunia akademik, baik sebagian maupun seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang tercantum dalam skripsi ini telah dikutip atau dirujuk sesuai dengan kode etik ilmiah. Saya siap menanggung segala risiko atau sanksi jika di kemudian hari ditemukan pelanggaran terhadap etika keilmuan atau adanya klaim dari pihak lain terkait keaslian karya ini.

Makassar, 8 November 2024
Yang membuat pernyataan



NATANIEL DEA
20.41.083

ABSTRAK

NATANIEL DEA, *Pelaksanaan Tugas Jaga Terhadap Implementasi STCW Di MV. LUMOSO KARUNIA VIII* (dibimbing oleh Capt. Drs. Arlizar Djamaan dan Capt. Endang Lestari).

Di atas kapal, tugas jaga adalah kegiatan yang dilakukan oleh crew kapal di bawah arahan perwira jaga. Karena sifat pekerjaan di kapal, yang rentan terhadap kecelakaan, disiplin dan kemampuan yang memadai diperlukan. Tabrakan, pencegahan, polusi, kebakaran, dan kecelakaan lainnya adalah beberapa yang sering terjadi. Presisi, perhatian, dan akuntabilitas diperlukan untuk melakukan tanggung jawab pengawasan, baik selama operasi bongkar muat maupun saat kapal berada di laut. Operasi dan keselamatan kapal sangat dipengaruhi oleh keterampilan dan pengetahuan awak kapal dan abk di atas kapal. Namun demikian, mayoritas dari mereka tidak memiliki pemahaman menyeluruh tentang tugas yang terkait dengan pengawasan, yang menyebabkan mereka menunda bertindak ketika keselamatan terancam. Akibatnya, Sangat penting bahwa tanggung jawab pengawasan dilakukan sesuai dengan protokol yang ditetapkan saat kapal berada di laut. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memastikan apakah Operasi pengawasan MV.Lumoso Karunia VIII mematuhi peraturan STCW 2010.

Pendekatan kualitatif deskriptif digunakan. Melalui pengamatan langsung, evaluasi, dan analisis item atau masalah yang sedang diselidiki, serta wawancara dengan sumber terkait, penulis menggunakan teknik observasi.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa Tanggung jawab pengawasan MV.Lumoso Karunia VIII tidak dilakukan dengan benar karena sejumlah pelanggaran disiplin yang dilakukan oleh Perwira jaga, yang dianggap sebagai kesalahan dan kelalaian manusia. Beberapa dari mereka kadang-kadang gagal untuk tetap berada di anjungan setidaknya selama lima belas menit sebelum memulai tugas pengawasan mereka, dan mereka tidak pernah berhenti waspada.

Kata kunci : Tugas jaga, STCW amandemen 2010

ABSTRACT

NATANIEL DEA, *The Implementation of Watchkeeping Duties in Accordance with the STCW on MV. Lumoso Karunia VIII* (supervised by Capt. Drs. Arlizar Djamaan and Capt. Endang Lestari).

On board the ship, watch duty is an activity or task performed by the watch crew under the direction of the watch officer. Due to the nature of work on a ship, which is prone to accidents, discipline and adequate skills are required. Collisions, grounding, pollution, fires, and other accidents are some of the frequent occurrences. Precision, attention, and accountability are required to perform supervisory responsibilities, both during loading and unloading operations and while the ship is at sea. The operation and safety of the ship are greatly influenced by the skills and knowledge of the crew and ABB on board. However, the majority of them do not have a thorough understanding of the tasks related to supervision, which causes them to delay taking action when safety is at risk. As a result, it is very important that supervisory responsibilities are carried out in accordance with the established protocols while the ship is at sea. The purpose of this research is to determine whether the MV. Lumoso Karunia VIII monitoring operations comply with the STCW 2010 regulations.

A descriptive qualitative approach was used. Through direct observation, evaluation, and analysis of the item or issue being investigated, as well as interviews with related sources, the author used observation techniques.

The research findings indicate that the MV. Lumoso Karunia VIII's supervisory responsibilities were not carried out properly due to a number of disciplinary violations committed by the supervisory officers, which are considered human errors and negligence. Some of them sometimes failed to remain on the bridge for at least fifteen minutes before starting their monitoring duties, and they never stopped being vigilant.

Keywords : *Watchkeeping duties, STCW 2010 amendments*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN	13
A. Latar Belakang	13
B. Rumusan Masalah	15
C. Batasan Masalah	15
D. Tujuan Penelitian	15
E. Manfaat Penelitian	15
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	17
A. Pengertian Tugas Jaga	17
B. Tujuan Dari Tugas Jaga	18
C. Prinsip-Prinsip Dasar Yang Harus Dipatuhi Dalam Melaksanakan Suatu Tugas jaga laut yang aman	19
D. Persiapan-persiapan Sebelum Melaksanakan Tugas Jaga	23
E. Serah Terima Tugas Jaga	24
F. Tugas Jaga Deck Department	26

G. Pedoman tentang pelaksanaan tugas jaga	29
H. Penanganan Sumber Daya Anjungan	19
I. Kelelahan (<i>Fatigue</i>)	21
H. Kerangka Pikir	32
I. Hipotesis	32
BAB III METODE PENELITIAN	33
A. Jenis penelitian	33
B. Definisi Konsep	33
C. Unit Analisis Data	34
D. Teknik Pengumpulan Data	34
E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data	35
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	36
A. Gambaran Objek Penelitian	36
B. Hasil Penelitian	37
C. Pembahasan	46
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	55
A. Kesimpulan	55
B. Saran	55
DAFTAR PUSTAKA	56
LAMPIRAN	58

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 4.1 Pelaksanaan pengamatan Hasil Observasi pengaturan jaga	25
Tabel 4. 2 Hasil Observasi Pelaksanaan Serah Terima Jaga	27

DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
Lampiran 1. Pedoman Wawancara	40
Lampiran 2. Dokumentasi Prala	41

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Komoditas dapat diangkut dengan berbagai metode, dan proses distribusi dapat didukung melalui udara, laut, atau darat, seperti yang diketahui semua orang. Sebagai negara kepulauan yang terhubung oleh laut, Indonesia adalah negara kepulauan, menjadikan transportasi laut sebagai pilihan utama untuk distribusi karena lebih hemat biaya dan efisien daripada moda transportasi lainnya dan dapat memindahkan kargo dalam jumlah besar. Ini tergantung pada pemahaman para perwira tentang operasi kapal yang aman, kemampuan mereka untuk memilih rute tercepat, dan etos kerja dan perasaan bertugas mereka yang kuat. Akibatnya, setiap anggota kru, terutama yang harus mengetahui peraturan pengawasan selama berada di atas kapal.

Tugas pengawasan adalah kegiatan di atas kapal. atau tugas yang dilakukan di bawah pengawasan petugas pengawas oleh tim pengawas. Disiplin dan keahlian yang memadai diperlukan karena sifat pekerjaan kapal, yang rentan terhadap kecelakaan. Tabrakan, pencegahan, polusi, kebakaran, dan kecelakaan lainnya adalah contoh kecelakaan umum. Presisi, perhatian, dan akuntabilitas diperlukan untuk melakukan tanggung jawab pengawasan, baik selama operasi bongkar muat maupun saat kapal berada di laut. Akibatnya, sangat penting bahwa tugas pengawasan dilakukan sesuai dengan protokol yang ditetapkan saat kapal berada di laut.

Menurut penelitian Asniati (2021), tugas pengawas navigasi pada KM. FREEDOM tidak dilakukan secara efektif karena sejumlah alasan, antara lain kurangnya kebugaran, keterlambatan, dan kemahiran peralatan navigasi. Menurut laporan Nawawi (2022), awak

kapal MT. PETROMAX menunjukkan kurangnya pengetahuan dan tanggung jawab dalam memenuhi tugas pengawasan di atas kapal selama *anchoring*, navigasi, dan *port docking*. Selain merupakan konsekuensi dari kesalahan manusia, masalah di kapal dapat dicegah dengan melakukan tanggung jawab pengawasan secara akurat dan tepat sesuai dengan aturan.

Platform Informasi Korban Laut Eropa (EMCIP) menerbitkan sebuah studi dari Badan Keselamatan Maritim Eropa (EMSA) pada 9 September 2017, yang mengatakan bahwa sebagian besar insiden maritim antara tahun 2010 dan 2016 adalah karena kesalahan manusia. Insiden maritim mengakibatkan 474 cedera selama waktu itu, 337 kematian, dan orang hilang. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa "Kesalahan manusia" terus menjadi penyebab utama kecelakaan dan korban jiwa maritim.

Terkait peristiwa tersebut, jangkar kapal patah beberapa jam setelah ditempatkan di laut kawasan Aramco pada 15 Mei 2022, sekitar pukul 02:25. Karena cuaca yang buruk pada saat itu, kapal mengalami getaran yang sangat kuat selama sekitar dua puluh menit. Tekanan arus yang kuat akhirnya memaksa rantai jangkar putus, meskipun petugas yang bertugas pada saat itu tidak menyadari bahwa rantai itu tegang. Para juru mudi dan petugas pengawasan yang bertugas di jembatan ketakutan dengan hal ini yang terjadi. Tak lama setelah kejadian, perwira komando dengan cepat mencatat lokasi kapal dan dengan cepat memastikan lokasinya di peta.

Operasi dan keselamatan kapal sangat dipengaruhi oleh keterampilan dan pengetahuan awak kapal dan ABB di atas kapal. Namun, mayoritas dari mereka tidak tahu dan tidak sepenuhnya memahami tugas yang terkait dengan pengawasan, yang sering menyebabkan mereka menunda bertindak ketika keselamatan terancam. Mereka sering datang terlambat untuk tugas pengawasan mereka dan umumnya meninggalkan jembatan lebih awal.

Kejadian ini sering terjadi baik saat kapal berada di laut maupun saat berlabuh di pelabuhan, dan biasanya menimbulkan bahaya serius bagi keselamatan kapal dalam hal melaksanakan tanggung jawab pengawasan di atas kapal.

Mengingat frekuensi kejadian di industri maritim, terutama yang melibatkan tabrakan kapal, penulis mengakui pentingnya peran perwira jaga dalam mencegah insiden yang tidak diinginkan saat kapal berada di laut. Oleh karena itu, penulis terdorong untuk menyelidiki **“PELAKSANAAN TUGAS JAGA TERHADAP IMPLEMENTASI STCW DI MV. LUMOSO KARUNIA VIII”**

B. Rumusan Masalah

Dalam penyusunan penelitian ini . Hal-hal yang menjadi Fokus penelitian yaitu apakah kegiatan tugas jaga laut di atas kapal telah mengimplementasikan STCW 1978 amandemen 2010 ?

C. Batasan Masalah

Penulis membatasi topik yang akan dibahas agar berhasil mencapai tujuan penulisan. Masalahnya terbatas hanya pada pelaksanaan tugas jaga saat berlayar di laut sesuai dengan rencana dan aturan yang telah ditetapkan

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui apakah pelaksanaan tugas jaga laut di atas kapal MV. Lumoso Karunia VIII sesuai dengan STCW amandemen 2010.

E. Manfaat Penelitian

Penulis bertujuan untuk mendapatkan sejumlah keuntungan dari melakukan penelitian ini dan menghasilkan tesis ini, antara lain:

1) Manfaat Teoritis

- a) Meningkatkan kinerja pelaut agar mereka dapat menerapkan Amandemen 2010 dari Konvensi Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Tata Cara Waktu Istirahat Pelaut (STCW) sehingga risiko kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan manusia dapat diminimalkan.
- b) Menjadi materi studi bagi penulis lain, termasuk institusi pendidikan tinggi dan lembaga pendidikan di bidang maritim, untuk memahami prinsip-prinsip dinas jaga (*watch keeping*).

2) Manfaat Praktis

a) Bagi Peneliti

Memberikan pemahaman yang lebih dalam tentang bagaimana tugas jaga di kapal dijalankan serta implementasi STCW Amandemen 2010 dan memperluas pengetahuan dan pemahaman di bidang tersebut.

b) Bagi Kru kapal

Meningkatkan pemahaman mereka tentang pentingnya pelaksanaan dinas jaga yang efektif dalam menjaga keselamatan kapal dan mencegah kecelakaan di laut.

c) Bagi Perusahaan

menurunkan kemungkinan kecelakaan saat berlayar untuk mengurangi efek kerusakan yang disebabkan oleh kesalahan yang dibuat oleh mereka yang melakukan tugas pengawasan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Tugas Jaga

"Tugas" didefinisikan oleh Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) sebagai tugas yang ditugaskan atau tanggung jawab yang harus diselesaikan. Sebaliknya, "Watch" menyinggung tugas menjaga keselamatan dan keamanan, seperti jam jaga. Maka dari itu, tugas jaga adalah menjaga lingkungan yang aman dan teratur dengan memastikan bahwa semua orang aman dan terlindungi, apakah mereka berada di pelabuhan atau di atas kapal.

Dalam buku "Tugas Jaga", EW Manikome (2008) mendefinisikannya sebagai waspada atau memberikan perhatian yang besar. Selain itu, seorang penjaga menunjukkan periode kewaspadaan. Arti dari "tugas berjaga-jaga" adalah sebagai berikut:

1. Berhati-hati memerlukan perhatian yang cermat, mengawasi segalanya, dan memantau kapal.
2. Menjadi waspada memerlukan perlindungan yang berkelanjutan dan sangat rajin untuk tujuan tertentu, terutama untuk mengidentifikasi dan mencegah bahaya kecelakaan.
3. Waspada menyoroti pentingnya menjadi sangat waspada dan siap untuk menanggapi situasi apa pun yang mungkin timbul.

Tugas pengawasan kapal ini dibagi menjadi beberapa bagian, khususnya:

1. Dinas jaga saat kapal sedang berlayar atau biasa di sebut dinas jaga laut dimana dilaksanakan kegiatan pengamatan di anjungan untuk orang deck dan pengoperasian mesin di kamar mesin untuk orang mesin, agar kapal berlayar dengan lancar dan aman.
2. Dinas jaga pelabuhan / berlabuh jangkar yang dimana kapal sedang sandar di dermaga atau terikat bouy untuk bongkar muat atau sedang perbaikan kapal.

Menurut STCW Amendemen 2010, dinas jaga memiliki definisi sebagai berikut:

1. Tugas Pengawasan Reguler: Di bawah jadwal tugas ini, yang biasanya terdiri dari shift kerja 4 hingga 6 jam, seorang anggota kru bertugas mengawasi dan mengendalikan lalu lintas kapal, peralatan keselamatan kapal, dan sistem navigasi. Seorang awak kapal yang bertugas mengawasi reguler juga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa aturan keselamatan dan perlindungan lingkungan maritim dipatuhi.
2. Tugas Pengawasan Darurat: Anggota kru yang berjaga harus siap untuk mengambil tindakan darurat dan mematuhi protokol yang ditetapkan jika terjadi keadaan krisis seperti cuaca buruk, kebakaran, atau tindakan terorisme. Tergantung pada jenis keadaan darurat yang dialami, tugas dan kewajiban anggota kru dalam skenario ini dapat berbeda dari tugas pengawas biasa.

Perwira yang bertugas mewakili kapten, dan merupakan kewajiban mereka untuk rajin melakukan tanggung jawab pengawasan di kapal setiap saat. Untuk menghindari tabrakan di laut, petugas yang bertugas harus mengetahui karakteristik kapal dan mengikuti semua aturan. Penegakan pemantauan yang efektif secara konsisten adalah tanggung jawab lain dari perwira yang bertugas.

B. Tujuan Dari Tugas Jaga

Daftar pemeriksaan pengawasan petugas dan tanggung jawab pengawasan memiliki tujuan berikut:

- 1) Ketika masalah muncul di perairan laut terbuka, seperti dalam cuaca buruk, petugas yang berjaga harus memastikan kapal tetap berada di jalur yang direncanakan dan menjaga jarak aman dari kapal lain untuk mencegah tabrakan.
- 2) Petugas yang berjaga harus terus-menerus mengawasi kondisi di sekitar kapal menggunakan alat bantu navigasi seperti RADAR atau ECDIS untuk masalah yang hanya dapat digunakan di laut

terbatas, seperti selama periode hujan lebat atau kabut tebal di laut. Agar siap menghadapi kondisi tidak menguntungkan yang mungkin terjadi di laut, petugas yang berjaga juga harus mengawasi perubahan cuaca.

Mempertimbangkan pentingnya melaksanakan prosedur tugas pengawasan dengan akurat dan tepat di kapal, yang dalam hal ini memerlukan penerapan dan penegakan peraturan. Organisasi kerja kapal, termasuk aturan yang mengatur jam sidang, kerja, dan istirahat, harus dipahami sepenuhnya oleh semua anggota awak kapal, tetapi navigator khususnya. Secara alami, peraturan yang dikembangkan mengacu pada peraturan yang telah ditetapkan dan diterima dalam skala global.

Setiap pekerjaan selama pengawasan perlu diselesaikan sepenuhnya dan bertanggung jawab. Tujuannya adalah untuk membangun tempat kerja yang produktif.

C. Prinsip-Prinsip Dasar Yang Harus Dipatuhi Dalam Melaksanakan Suatu Tugas jaga laut yang aman

Pedoman berikut berlaku untuk semua tanggung jawab pengawasan di laut dan termasuk dalam bagian A-VIII/2 bagian 4 dari Sertifikat Pelatihan Standar dan Pengawasan untuk Pelaut (STCW):

1. Umum

- a. Semua pihak harus mengarahkan perhatian perusahaan, nakhoda, chief engineer officer, dan personel jaga pada prinsip-prinsip berikut, yang harus dipatuhi untuk memastikan bahwa jaga keselamatan terpelihara setiap saat.
- b. Untuk melakukan tugas pengawasan secara efektif, nakhoda setiap kapal bertanggung jawab untuk memastikan bahwa aturan dipatuhi. Petugas pengawas memiliki tugas unik untuk menjamin navigasi yang aman di bawah arahan kapten, terutama dalam menghindari tabrakan dan kecelakaan.
- c. Chief engineer officer pada setiap kapal terikat bekerja sama

dengan master kapal untuk menjamin bahwa pengaturan jaga yang memadai telah disusun untuk menjaga keamanan operasi teknis kapal.

2. Pengaturan Tugas Jaga Laut

Untuk melakukan penilaian menyeluruh terhadap situasi dan ancaman tabrakan, setiap kapal harus selalu melakukan pengamatan yang tepat menggunakan penglihatan dan pendengaran di samping teknik lain yang tersedia terkait dengan kondisi dan situasi saat ini.

Menurut aturan 2 dari buku P2TL 1972, Kapten Istopo menetapkan bahwa hal-hal berikut perlu diikuti:

- a. Jam jaga harus selalu di perhatikan oleh kru kapal , pengelola kapal, nakhoda, dan staf pengawasan yang berhubungan langsung dengan pihak yang akan melakukan operasi.
- b. Pemeliharaan pengawasan adalah bagian penting dari pemeliharaan kapal. Jam jaga aman, yang dijalankan di antara tugas kru di bawah pengawasan kapten, terutama bertugas menghindari tabrakan dan landasan
- c. Ide-ide mendasar, termasuk tetapi tidak terbatas pada semua kapal harus mematuhi aturan berikut
- d. Pengaturan jaga
 - 1) Pekerjaan pengawasan harus tepat dan akurat, dengan mempertimbangkan kondisi seputar tugas satpam serta pengamatan lingkungan.
 - 2) Ini diperlukan untuk mengidentifikasi lokasi pengawasan di anjungan yang dapat membahayakan kapal.
 - a) anjungan tidak boleh kosong.
 - b) Cuaca, jarak pandang, dan apakah cerah atau berawan.
 - c) Petugas pengawas harus diberi tanggung jawab ekstra ketika ada bahaya navigasi.
 - d) Penggunaan perangkat pemosisian atau radar sebagai

alat bantu navigasi dalam kondisi operasi untuk memastikan keselamatan kapal

- e) Apakah kapal memiliki sistem kemudi otomatis yang terpasang?
 - f) Minat atipikal apa pun dalam menjaga pengawasan navigasi karena operasi khusus di dekatnya.
- 3) Siap Tugas Sistem pengawasan harus diatur sejak awal perjalanan dan pembebasan petugas sehingga kinerja petugas atau anggota kru tidak terhambat oleh tugas pengawasan yang mereka lakukan. Hal ini dilakukan untuk mencegah gangguan apa pun terhadap tujuannya.
- 4) Navigasi
- a) Semua jadwal berlayar harus dijadwalkan sebelumnya, dan sebelum perjalanan dimulai, semua data dan jalur yang ditentukan harus diverifikasi.
 - b) Interval waktu yang diperlukan untuk menjamin bantuan navigasi dari kapal akan kurang direncanakan saat memeriksa posisi dan kecepatan kemudi.
 - c) Tugas pengawas memiliki wewenang penuh atas posisi dan fungsionalitas peralatan navigasi keselamatan kapal. Itu harus mempertimbangkan kendala operasional peralatan.
 - d) Kegiatan yang dapat mengganggu tugas pengawasan tidak boleh dilakukan dengan cara yang membahayakan keamanan navigasi kapal.
- 5) Peralatan Navigasi
- a) Petugas pengawas diharuskan untuk memanfaatkan sebaik-baiknya semua alat bantu navigasi yang tersedia bagi mereka.
 - b) Untuk menghindari tabrakan di laut, petugas pengawas harus selalu berpikir untuk menggunakan peralatan radar

yang ditentukan dalam aturan yang relevan.

- c) Petugas pengawas harus merasa bebas untuk menggunakan alat bantu kemudi dan navigasi jika diperlukan.

6) Tugas Jaga Navigasi dan Tanggung Jawabnya.

- a) Petugas yang bertugas diharuskan untuk:

- (1) Tetap berada di anjungan setiap saat; dia tidak dapat meninggalkannya sampai ada pergantian
- (2) Kapten bertugas mengkomunikasikan status navigasi aman kapal agar dapat melanjutkan.
- (3) Jika ada ketidakpastian mengenai tindakan pencegahan keselamatan, beri tahu kapten apa yang harus dilakukan.

- b) Jika perwira jaga memiliki kecurigaan bahwa juru mudi tidak memenuhi syarat untuk melaksanakan tugas tersebut. Anda harus melapor ke kapten dalam situasi ini.

- c) Tugas perwira harus mengetahui posisi yang tepat untuk memodifikasi jalur dan kecepatan sambil memperhitungkan risiko navigasi selama berjaga-jaga.

- d) Selama tugas jaga, semua gerakan dan tindakan yang berkaitan dengan navigasi harus dicatat secara menyeluruh.

7) Pengamatan

Selalu perlu untuk mengamati, terutama untuk mematuhi Aturan 5 Peraturan Tabrakan 1972:

- a) Menggunakan penglihatan, pendengaran, dan indera lainnya untuk waspada setiap saat.
- b) Memperhatikan keadaan dan bahaya tabrakan, kandas, dan keadaan bahaya
- c) Pengamat harus melakukan tugasnya secara efektif; mereka tidak boleh diberi tugas asing karena ini dapat

mengganggu kemampuan mereka untuk mengamati.

- d) Tanggung jawab juru mudi dan pengamat harus berbeda, dan tanggung jawab juru mudi tidak boleh dianggap tumpang tindih dengan tanggung jawab pengamat, dengan pengecualian kapal-kapal kecil di mana posisi juru mudi memberikan pandangan tanpa hambatan ke segala arah.
- e) Tergantung pada situasinya, lebih banyak orang harus ditugaskan untuk mengawasi tugas jika dianggap perlu.
- f) Diharapkan untuk terus memantau arah kapal secara berkala jika kapal memiliki kemudi otonom.

Untuk pengamatan sepanjang waktu yang lebih menyeluruh, keadaan berikut harus diprioritaskan:

- (1) Berlayar di daerah dengan lalu lintas kapal yang tinggi.
- (2) Mengecek sekitaran pantai.
- (3) Menavigasi jalur maritim yang dibatasi dan di dalam atau dekat dengan skema pemisahan.
- (4) Menavigasi di zona terlarang yang ditandai dengan jelas.
- (5) Berlayar di daerah di mana ada banyak bahaya navigasi.
- (6) Pelayaran malam hari.

8) Navigasi dengan kehadiran pandu

Tugas dan tanggung jawab pandu termasuk membebaskan kapal dari kewajibannya untuk menjaga keselamatannya. Kerja sama dan berbagi informasi tentang keadaan lokal, protokol navigasi, dan fitur sangat penting antara pilot dan kapten.

9) Perlindungan dari lingkungan laut

Nahkoda akan mengambil semua tindakan yang diperlukan untuk mengurangi polusi, terutama dalam

kerangka kerja yang sesuai dengan pelabuhan dan standar internasional, dan kapten pengawas bertanggung jawab untuk mengawasi efek dari implementasi atau kejadian.

D. Persiapan-persiapan Sebelum Melaksanakan Tugas Jaga Laut

Amandemen SCTW 2010 mengamankan penerapan sistem pemantauan untuk menjamin bahwa kelelahan tidak mengganggu produktivitas crew yang bertugas. Penting untuk mengatur tanggung jawab sehingga perwira pertama dalam perjalanan dan perwira yang datang setelahnya bisa tidur yang cukup dan, idealnya, berada dalam kondisi yang baik untuk tanggung jawab yang akan datang. Saat bongkar muat di pelabuhan, sangat penting untuk menjaga dek tetap terjaga selama empat jam. Setelah itu, jam tangan ganda harus ditugaskan untuk menjamin relaksasi yang tepat sesuai dengan tanggung jawab keamanan. Disarankan agar kapal tidak berlayar selama jam berjaga-jaga.

Bagian 157.20-5(b) dan 157.20-10(a) dari Judul 46 Kode Peraturan Federal (CFR) menyatakan bahwa tanggung jawab sistem tiga pengawasan mencakup semua Penjaga Layanan Terpadu dan petugas berlisensi harus ditugaskan ke situasi yang membutuhkan lebih dari delapan jam kerja, terutama dalam keadaan luar biasa.

- a. Sebelum jam pertama mereka, petugas yang bertugas harus mengenal peta yang akan digunakan dan membaca serta menandatangani instruksi tugas di ruang peta setidaknya dua puluh menit sebelumnya.
- b. Selain membaca dan menandatangani instruksi malam, petugas yang bertugas malam harus memberi diri mereka waktu untuk membiasakan penglihatan malam mereka.
- c. Sebelum dimulai, penggantian jam tangan harus selesai. Pekerjaan penjaga secara resmi dialihkan sebagai hasilnya. Petugas yang bertugas dan mereka yang menggantikannya

harus menandatangani daftar pemeriksaan.

E. Serah Terima Tugas Jaga

Pengalihan tanggung jawab jam jaga merupakan tugas yang perlu dipenuhi. Petugas pembebasan bertugas memastikan anggota yang mendukungnya mampu menjalankan tanggung jawab mereka. Saat mengalihkan tanggung jawab jam jaga, perhatikan hal-hal berikut:

- a. Kapten diberitahu bahwa orang yang tidak kompeten atau sakit tidak boleh ditugaskan untuk tugas jaga.
- b. Petugas jaga harus memastikan bahwa anggotanya benar-benar sehat dan mampu melakukan tugas jaga secara efektif.
- c. Semua petugas pembebasan harus terbiasa dengan kegelapan malam sebelum mengambil alih tugas penjagaan; jika tidak, mereka tidak boleh memikul tugas itu.
- d. Petugas jaga memiliki keyakinan pada sejumlah hal yang harus dipahami:
 - 1) Nakhoda memberikan petunjuk umum dan spesifik untuk navigasi kapal.
 - 2) Posisi, arah, kecepatan, dan draft kapal.
 - 3) Bagaimana kecepatan dan arah kapal dipengaruhi oleh cuaca, jarak pandang, dan arus laut. protokol untuk menggunakan mesin utama jika mobilitas dikendalikan melalui kontrol jembatan.
 - 4) Aspek navigasi, seperti namun tidak terbatas pada:
 - a) Perlengkapan keselamatan dan alat bantu navigasi yang sedang digunakan atau akan digunakan saat bertugas.
 - b) Kompas magnetik dan gyro yang tidak akurat.
 - c) Tindakan kapal lain di dekatnya.
 - d) Kemungkinan bahaya atau gangguan yang mungkin terjadi saat diamati.

- e) Jongkok, kepadatan air, daftar kapal, dan trim semuanya dapat berdampak pada pembersihan bawah lunas.

Jika dalam keadaan menghindari bahaya atau melakukan manuver (mengubah arah, mengubah kecepatan) ketika waktu serah terima pekerjaan tiba, harus menyelesaikan serah terima tugas terlebih dahulu sampai bahaya berlalu dan manuver selesai.

F. Tugas Jaga Deck Department

a. MUALIM I

Salah satu peran kunci di departemen dek adalah kepala perwira atau first mate, yang mengendalikan departemen geladak, bawahan langsung kapten, komando kedua kapten, dan yang pertama bertanggung jawab ketika kapten tidak hadir. Di laut, kepala perwira bertugas berjaga-jaga dari pukul 04:00 hingga 8:00 dan dari pukul 16:00 hingga 20:00. Tanggung jawab utama *chief officer* meliputi:

- 1) mengawasi operasi kargo, seperti pemuatan, pembongkaran, dan perencanaan penyimpanan;
- 2) memelihara mesin bongkar muat kapal;
- 3) menentukan stabilitas kapal;
- 4) memelihara lambung kapal dan akomodasi;
- 5) memelihara semua peralatan keselamatan dan Kepala petugas bertanggung jawab atas peralatan pemadam kebakaran.
- 6) Bertanggung jawab membuat jadwal kerja awak departemen dek
- 7) Bertanggung jawab atas bongkar muat muatan
- 8) Memastikan bahwa setiap anggota kru mengetahui aturan terbaru yang ditetapkan dalam SOLAS, STCW, MARPOL, dll.
- 9) Bertanggung jawab untuk melaksanakan Kode ISPS
- 10) Mendidik semua anggota kru di kapal tentang undang-undang lokal, negara bagian, dan federal sesuai dengan kebijakan perusahaan

- 11) Memverifikasi ketersediaan suku cadang dek, melakukan pemesanan, melacak lembur, menyiapkan laporan bulanan, dan menghasilkan makalah penting lainnya sesuai dengan manajemen bisnis
- 12) Menjabat sebagai Petugas Keamanan Kapal (SSO), yang bertanggung jawab atas keselamatan kapal baik di laut maupun di pelabuhan
- 13) Mengambil tanggung jawab umum atas keselamatan setiap awak kapal dek
- 14) Bertanggung jawab atas kesejahteraan awak kapal

2. MUALIM II

Kapten meminta perwira kedua bertanggung jawab atas hasil pekerjaan dan kegiatan yang tepat dalam kapasitas mereka sebagai petugas navigasi dan petugas kesehatan. Perwira kedua adalah petugas navigasi. Tugas berjaga-jaga laut dilakukan oleh Mualim II dari pukul 12:00 hingga 16:00 dan dari pukul 0:00 hingga 4:00. Tugas dan kewajibannya adalah sebagai berikut:

- a. Petugas medis kapal adalah mualim dua.
- b. Tanggung jawab utama mualim dua adalah melayani sebagai petugas navigasi kapal, yang mencakup pengoperasian semua perangkat navigasi. Bertugas memastikan bahwa alat navigasi, termasuk lampu navigasi, lengkap dan berfungsi dengan baik.
- c. Bertanggung jawab untuk membaca katalog peta.
- d. Bertugas memindahkan lokasi kapal dari Peta 1 ke peta berikut.
- e. Memetakan posisi kapal menggunakan banyak bantalan, tidak hanya GPS dan koreksi peta.
- f. Menghasilkan laporan tentang posisi siang.
- g. Memeriksa tabel pasang surut dan arus.

3. MUALIM III

Sebagai petugas navigasi, Mualim tiga bertanggung jawab kepada kapten atas hasil pekerjaan mereka dan tindakan yang tepat. Di laut, Mualim tiga bertugas jaga dari pukul 08.00 hingga 12.00 dan dari pukul 20.00 hingga 24.00. Melalui Mualim satu, Kapten meminta pertanggungjawaban Mualim tiga ketika mereka ditugaskan untuk menangani kargo atau pemberat.

- a. Mualim tiga harus memiliki pengetahuan tentang pemeliharaan perlengkapan keselamatan
- b. Mualim tiga harus mahir dalam menggunakan alat kembang api, kadang-kadang dikenal sebagai sinyal bahaya
- c. Kenali protokol desain dan pemeliharaan peralatan pemadam kebakaran (APPAR).
- d. Kenali cara merawat dan menggunakan peralatan keselamatan pribadi, termasuk jaket pelampung, pelampung, perahu penyelamat, sekoci, dan peralatan atau isi sekoci.
- e. Pada saat keberangkatan dan kedatangan, siapkan laporan kondisi kapal
- f. Menjaga sejumlah perangkat bendera dalam kondisi baik.

4. JURU MUDI

Mualim I meminta pertanggungjawaban juru mudi untuk hal-hal berikut:

- a. Tugas pengawas di anjungan melakukan pengamatan dan mengelola kemudi kapal saat berada di laut
- b. Sebagaimana diarahkan oleh Kepala Perwira atau Perwira jaga, memasang bendera, perlengkapan pemadam kebakaran, dan peralatan lain di deck. menyiapkan peralatan pemadam kebakaran deck, bendera, dan persediaan lainnya sesuai dengan perintah Kepala Perwira atau Perwira Jaga.

- c. Mengikuti instruksi Kepala Perwira untuk menjaga deck dan area lain dari kapal tetap bersih. Sesuai arahan Kepala Kapal, jaga dan jaga kebersihan dek dan area lain dari kapal.
- d. Menerima air tawar di atas kapal dan secara teratur menghitungnya dengan hati-hati.
- e. Menghidupkan dan mematikan lampu Navigasi dan mematikan lampu dek dan navigasi
- f. Mendokumentasikan dan menginformasikan Muallim I tentang semua kegiatan yang berhubungan dengan pekerjaan.

G. Pedoman tentang pelaksanaan tugas jaga

- 1. Kru, kapten, dan perwira jaga harus mempertimbangkan pedoman operasional.
- 2. Jenis kapal atau kapal tertentu yang mengangkut kargo yang mudah terbakar, beracun, atau berbahaya harus mematuhi peraturan khusus. Untuk masalah ini, kapten dituntut untuk memberikan panduan pengoperasian yang komprehensif
- 3. Petugas jaga harus selalu ingat bahwa kinerja yang efektif dari tanggung jawab mereka sangat penting untuk mencegah pencemaran lingkungan maritim dan memastikan keselamatan orang dan properti.

H. Penanganan Sumber Daya Anjungan

- 1. Perusahaan harus memperbanyak penggunaan daftar periksa yang tepat untuk setiap kapal dan memberikan rekomendasi mengenai prosedur jembatan yang sesuai dengan standar nasional dan internasional yang berlaku .
- 2. Perusahaan juga perlu memberikan panduan kepada kapten dan perwira yang bertanggung jawab atas pengawasan navigasi di setiap kapal mengenai kewajiban untuk secara rutin menilai alokasi dan penggunaan pengawasan sumber daya di anjungan, sesuai dengan prinsip-prinsip manajemen sumber daya berikut:

- a. Untuk menjamin bahwa semua pekerjaan selesai, harus ada jumlah anggota kru yang memadai yang ditugaskan untuk mengawasi tugas secara proporsional dengan tanggung jawab yang relevan.
- b. Petugas jaga harus dapat menyelesaikan tugasnya tepat waktu, atau semua anggota jaga harus benar-benar kompeten dan mampu melaksanakan tugasnya masing-masing dengan sukses dan efisien.
- c. Setiap orang yang hadir harus diberi tanggung jawab khusus, dan penting untuk memastikan mereka mengetahui tugas menonton mereka.
- d. Harus ada hierarki yang jelas di antara tugas-tugasnya.
- e. Tidak ada anggota jaga yang harus diberi lebih banyak pekerjaan daripada yang dapat mereka lakukan secara efisien.
- f. Tergantung pada skenario dan keadaan, orang harus selalu ditugaskan untuk melaksanakan tanggung jawab yang paling efektif dan efisien. Anda harus kompeten untuk melaksanakan tugas tambahan.
- g. Sebelum petugas jaga ditugaskan untuk mengawasi navigasi, anggota jaga navigasi tidak diberi tanggung jawab lain
- h. Peralatan yang diperlukan untuk menjalankan tanggung jawab pengawasan dengan efektif harus selalu sesuai untuk memastikan navigasi yang aman.
- i. Anggota tim jaga navigasi harus saling berkomunikasi dengan cara yang jelas, tepat waktu, dapat diandalkan, dan relevan dengan tugas jaga yang sedang dilakukan.
- j. Tindakan berlebihan dan penyimpangan yang harus dikurangi dan dihindari.
- k. Petugas yang bertanggung jawab atas tanggung jawab navigasi harus memperhitungkan kerusakan peralatan jika semua peralatan jembatan beroperasi sebagaimana mestinya.

- l. Semua data terkait dikumpulkan, diperiksa, dan disiarkan untuk mengimplementasikan data yang dinilai penting
- m. Tidak ada yang berlebihan yang boleh diletakkan di platform atau di area lain di mana otoritas dipegang.
- n. Anggota secara konsisten menawarkan pendekatan terbaik untuk maju secara efektif dan bersiap-siap menghadapi rintangan.

I. Kelelahan (*fatigue*)

Menurut hukum internasional tentang P2TL 1972, setiap anggota kru atau petugas pengawas yang ditugaskan untuk tugas pengawasan harus memiliki setidaknya 10 jam istirahat dalam periode 24 jam. Tidak lebih dari dua bagian atau periode dapat dimasukkan dalam waktu istirahat, tetapi setidaknya satu di antaranya harus berdurasi enam jam. Jika terjadi krisis, latihan, atau keadaan memaksa lainnya, kewajiban untuk interval istirahat di atas kapal dapat dibebaskan. Selain kondisi yang telah disebutkan, waktu minimal 10 jam dapat dipersingkat, namun tidak boleh kurang dari enam jam atau lebih dari dua hari. Selain itu, selama periode tujuh hari, jumlah jam istirahat minimal di kapal telah ditingkatkan menjadi 77 jam per minggu, dari sebelumnya 70 jam, untuk pekerjaan yang relevan di atas kapal. Aturan mengenai interval istirahat harus dipatuhi untuk mencegah kelelahan.

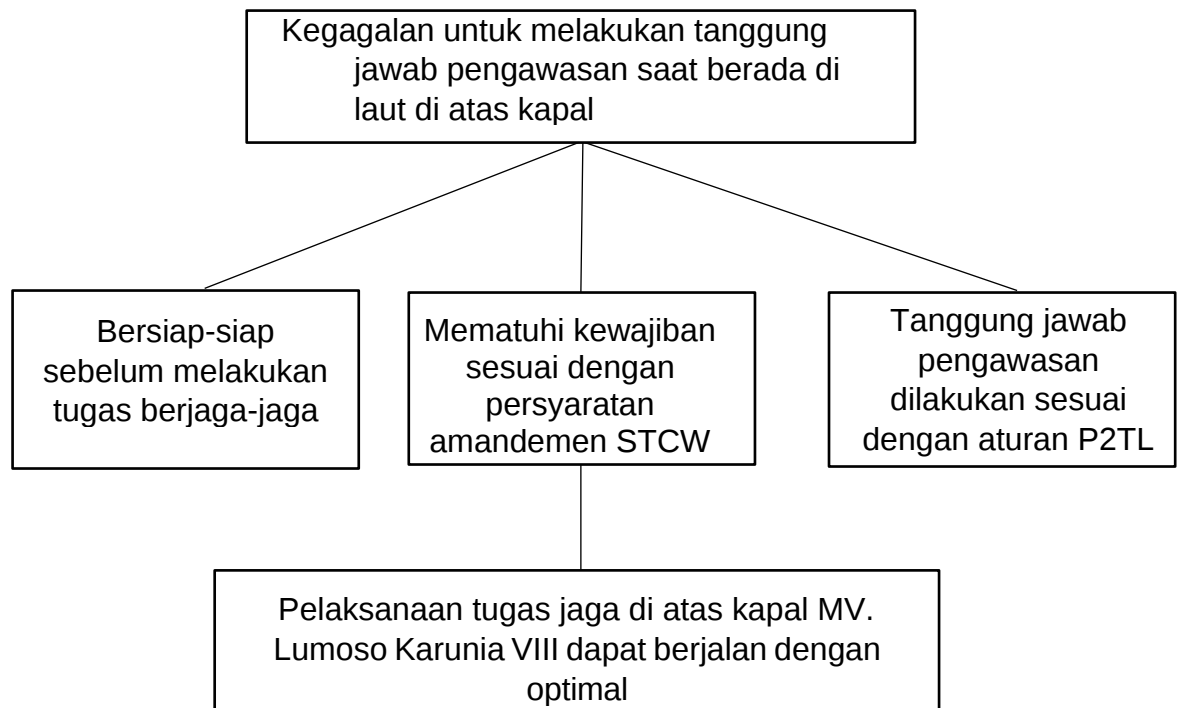
Pekerjaan atau kegiatan yang dapat dianggap berlebihan hanya boleh dilakukan jika tidak dapat ditunda karena masalah lingkungan atau keselamatan, atau jika ada masalah yang telah diprediksi sebelum kapal berlayar.

Setiap individu yang terlibat dalam operasi kapal harus memahami faktor-faktor yang dapat menyebabkan kelelahan dan mempertimbangkannya saat membuat keputusan, meskipun tidak ada definisi teknis yang diterima mengenai istilah tersebut.

Agar layak untuk melakukan tanggung jawab pengawasan, seseorang harus mempertimbangkan hal-hal berikut:

1. Untuk mencegah kelelahan dan jam kerja yang berlebihan, ketentuan harus dibuat untuk interval istirahat. Tidak berarti bahwa tugas penjaga atau tugas lain dapat menghabiskan semua sisa waktu yang tidak ditentukan untuk relaksasi
2. Faktor-faktor yang membantu menghindari kelelahan antara lain lama dan frekuensi cuti serta ketersediaan penggantian cuti
3. Pengamanan yang disebutkan di atas dapat diberikan secara independen dalam pengaturan keselamatan untuk kapal yang menempuh jarak kecil.

J. Kerangka Pikir



Gambar 2. 1 Kerangka Pikir

K. Hipotesis

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan di atas, yaitu diduga masih ada kelalaian dalam pelaksanaan tugas jaga laut dalam mengimplementasikan STCW 1978 amandemen 2010.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis penelitian

Penelitian ini diklasifikasikan sebagai penelitian kualitatif sesuai dengan tujuannya. Salah satu jenis penelitian deskriptif yang sering menggunakan metode induktif untuk analisis adalah penelitian kualitatif. Teknik analitis yang dikenal sebagai pendekatan induktif dimulai dengan menyajikan fakta dan contoh tertentu sebelum menggabungkannya untuk menghasilkan kesimpulan atau generalisasi. Fokus penelitian kualitatif adalah memahami makna dan proses. Pendekatan ini berfungsi sebagai landasan teoritis untuk interpretasi fakta sesuai dengan kriteria penelitian. Baik latar belakang penelitian maupun topik yang termasuk dalam penelitian yang diselesaikan secara teoritis dapat dijelaskan dengan metode ini.

B. Definisi Konsep

Berikut penjelasan berisi definisi konsep dalam kaitannya dengan pengetahuan peneliti tentang konsep yang dipilih:

1. Tugas berjaga-jaga adalah kegiatan pelayanan yang dilakukan saat berada di laut. Ini dilaksanakan dengan lancar dalam urutan dan arahan yang telah ditentukan oleh petugas yang bertugas, yang bergantian bergiliran di pelabuhan. Dengan pengecualian beberapa keadaan yang membutuhkan lebih banyak anggota kru, tugas pengawasan dilakukan secara bergiliran setiap empat jam. Sesuai dengan keadaan pelayaran umum, hal ini dilakukan untuk menjamin keselamatan awak kapal, kapal, dan perlengkapan berlayar.
2. Salah satu peraturan yang diberlakukan selama tugas berjaga-jaga, yang dilakukan setiap 30 menit, adalah observasi. Pemantauan baik secara visual maupun aural sangat penting untuk pengamatan yang efektif, seperti halnya penggunaan

peralatan navigasi onboard untuk menjamin keamanan dan fungsinya yang efisien.

3. Standar STCW 2010 yang mengontrol tanggung jawab pengawasan di atas kapal disebut sebagai pengaturan pengawasan. Untuk menjamin kelancaran dan keamanan perjalanan, sangat penting untuk mengetahui aturan ini sebelum melakukan tanggung jawab berjaga-jaga. Sangat dilarang keluar dari jembatan tanpa penjaga saat bertugas berjaga-jaga.
4. Pergantian tugas berjaga adalah tanggung jawab yang harus dilakukan selama tugas berjaga untuk memberikan waktu relaksasi pagi kepada petugas jaga dan memungkinkan pelaksanaan pengawasan yang efektif. Petugas pembebasan harus memastikan bahwa anggota tim yang mendukungnya mampu melaksanakan tanggung jawab mereka secara efektif selama prosedur ini, dan penerimaan dan pengalihan tugas pengawasan harus diselesaikan pada Saatnya tugas berjaga untuk berlanjut dan berlayar dengan lancar.
5. Tujuan tugas pengawasan adalah untuk mencegah situasi yang tidak menguntungkan selama perjalanan dengan memberikan pemantauan yang menyeluruh, penuh perhatian, dan metodis untuk menjamin bahwa kapal dapat Tiba di tempat tujuan dengan selamat dan sesuai jadwal.
6. Aturan tugas jaga sangat penting karena menjamin bahwa mereka memahami tugas yang perlu dilakukan selama tugas berjaga-jaga, yaitu untuk memastikan perjalanan yang aman sampai ke tujuan.

C. Unit Analisis Data

Unit analisis yang direncanakan perkiraan atributnya. Kapten, Mualim I, II, dan III, serta Juru Mudi I, II, dan III yang bertugas berjaga-jaga di atas MV.Lumoso Karunia VIII, adalah subjek tesis ini.

D. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data untuk penelitian ini, para peneliti menggunakan dua pendekatan, khususnya:

1. Metode Penelitian Lapangan

Untuk menentukan jalur penelitian berdasarkan keadaan, penelitian lapangan sering dilakukan. Dalam penelitian ini, benda yang diteliti diamati secara langsung, dan data serta informasi dikumpulkan menggunakan dua metode:

- a. Metode Observasi, di mana pengamat melakukan pengamatan langsung di lapangan, seperti yang dilakukan penulis saat berlatih di MV. Lumoso Karunia VIII
- b. Metode wawancara, di mana peneliti bertanya kepada petugas dan awak MV. Lumoso Karunia VIII mengarahkan pertanyaan saat mereka menjalankan dan menyelesaikan tanggung jawab pengawasan mereka.

2. Metode Penelitian Perpustakaan adalah strategi penelitian yang memerlukan membaca dan menganalisis buku, makalah, dan tulisan tentang topik yang dibahas, baik itu dari perpustakaan atau dibagikan secara online. Mendapatkan landasan teoritis yang diperlukan untuk menggambarkan masalah yang sedang diselidiki adalah tujuannya.

E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data

Analisis deskriptif, yaitu penjelasan dan deskripsi menyeluruh dari suatu masalah yang didukung oleh data yang dikumpulkan langsung dari lokasi penelitian, adalah pendekatan analisis yang akan digunakan untuk mengevaluasi hipotesis ini. Untuk mengatasi isu-isu yang muncul mengenai topik diskusi yaitu, penerapan STCW 1978-2010 Amandemen untuk pelaksanaan tanggung jawab pengawasan di kapal, teknik ini digunakan untuk menyajikan data yang dikumpulkan secara rinci.