

**PELAKSANAAN DINAS JAGA LAUT DI
*J7 EXPLORER***



**MAS SATRYO KUKUH WAHYU WIBISONO
NIT : 20.41.156
NAUTIKA**

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

**PELAKSANAAN DINAS JAGA LAUT DI
*J7 EXPLORER***

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
NAUTIKA

Disusun dan Diajukan oleh

MAS SATRYO KUKUH WAHYU

WIBISONO

NIT. 20.41.156

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

SKRIPSI
PELAKSANAAN DINAS JAGA LAUT DI J7
EXPLORER

Disusun dan Diajukan oleh:

MAS SATRYO KUKUH WAHYU
WIBISINO
NIT. 20.41.156

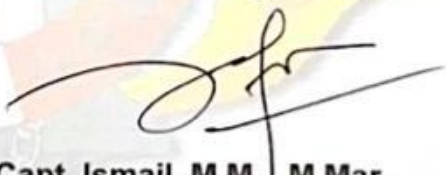
Telah Dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 18 November 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

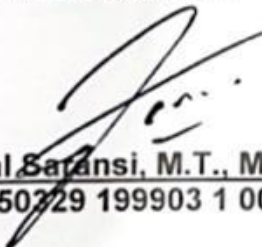

Masrupah, S.S.T., M.Adm., S.D.A., M.Mar.
NIP. 19800110 200812 2 001


Capt. Ismail, M.M., M.Mar.
NIP. 19830111 202321 1 008

Mengetahui,

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

Ketua Pogram Studi Nautika


Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar
NIP. 19750229 199903 1 002


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

KATA PENGANTAR

Dengan Penuh Syukur kami ucapkan terima kasih kepada Allah SWT, atas kasih sayang, fadhilah, dan lindungan-Nya yang telah memberik kemudahan kepada peneliti untuk penyelesaian skripsi dengan judul ***“PELAKSANAAN DINAS JAGA LAUT UNTUK MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN”***

Penyusunan skripsi ini sebagai bagian dari persyaratan meraih gelar gelar Sarjana Terapan Pelayaran studi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Penelitian ini tidak terlepas dari banyaknya bantuan serta dukungan yang dengan tulus saya ucapkan terima kasih

Peneliti juga ingin menyampaikan dan mengucapkan untuk segenap dosen dan staf pengajar banyak rasa terima kasih yang telah menyalurkan bantuan pengetahuan dan perjalanan saat perkuliahan. Penghargaan juga saya tujukan kepada:

1. Kepada kedua orang tua saya Bapak Agus Tri Agus Mursanyoto dan Ibu Vonny yang selalu memberikan saya bantuan dan doa sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi saya dengan baik.
2. Bapak Capt. RUDY SUSANTO, M.Pd., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
3. Ibu Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm., S.D.A. Selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Ibu Capt. Masrupah, S.Si.T.,M.Adm.S.D.A., M.Mar., Selaku Dosen Pembimbing I
5. Bapak Capt. Ismail, M.M, M.Mar., Selaku Dosen Pembimbing II
6. Bapak M. Sutan Sitanggang Selaku Direktur PT. JMT yang telah memberi kesempatan untuk melaksanakan praktek laut di perusahaan yakni di atas Kapal *J7 EXPLORER*.
7. Kepada seluruh awak kapal *J7 EXPLORER* yang memberikan pengalaman dan pengetahuan selama melaksanakan praktek laut di atas kapal.

Skripsi ini mengulas tentang pengaplikasian dinas jaga di kapal. Seluruh *crew* wajib mengetahui seluruh aturan dinas jaga laut guna mejaga agar tidak terjaddi tubrukan.

Sebagai penutup, kami berharap skripsi ini dapat menjadi keuntungan dan sumbangan dalam perkembangan pengetahuan. Dalam pembuatan skripsi ini pastinya memiliki kekurangan, Oleh karena itu, kami mengharap krtik dan saran konstruktif untuk penyempurnaan skripsi ini

Makassar, 15 November 2024



MAS SATRYO KUKUH WAHYU WIBISONO

NIT 20.41.156

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : MAS SATRYO KUKUH WAHYU WIBISONO
Nomor Induk Taruna : 20.41.156
Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi ini dan judul :

“PELAKSANAAN DINAS JAGA LAUT DI *J7 EXPLORER*”

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi saya adalah hasil karya saya sendiri, sumber informasi yang digunakan, baik berupa tulisan, data, maupun hasil penelitian orang lain yang saya kutip, telah saya cantumkan dengan jelas dalam daftar Pustaka.

Makassar, 15 November 2024



MAS SATRYO KUKUH WAHYU WIBISONO

NIT 20.41.156

ABSTRAK

MAS SATRYO KUKUH WAHYU WIBISONO, Pelaksanaan Dinas Jaga Laut di *J7 EXPLORER* (dibimbing oleh Ibu Masrupah dan Bapak Ismail).

Penelitian ini menyajikan analisis mendalam pelaksanaan dinas jaga laut untuk mengurangi bahaya tubrakan di *J7 EXPLORER*. Saat ini serta akan majunya teknologi, pentingnya mengetahui dan memahami prosedur keselamatan di atas kapal.

Penelitian ini menganalisis pelaksanaan dinas jaga laut di *J7 EXPLORER* dalam peran penting dalam mencegah tubrakan. Menggunakan cara kualitatif dan studi kasus, mencakup wawancara, pengamatan, dan kajian dokumen.

Hasil penelitian di kapal *J7 EXPLORER* menunjukkan sudah mengikuti aturan internasional, tetapi dalam pelaksanaannya memiliki penyimpangan. Kesimpulan yang didapat adalah perwira saat melakukan tugas dan *crew* yang ada di atas kapal mengalami sedikit kesulitan dan kurangnya memahami tugasnya. Penggunaan alat navigasi, khususnya observasi visual, penginderaan suara, dan radar, perlu dilakukan secara optimal untuk mendeteksi potensi tubrakan dan memperkuat proteksi kapal.

Kata kunci : Bahaya Tubrakan, Dinas Jaga Laut

ABSTRACT

MAS SATRYO KUKUH WAHYU WIBISONO *Implementation of Sea Watchkeeping on J7 EXPLORER* (supervised by Masrupah and Ismail)

This research presents a comprehensive implementation from keeping watch in preventing potential collision hazards on the *J7 EXPLORER*. In the current era and the technology improvement, it is crucial to know and understand safety procedures on board ships.

This research evaluates the implementation of sea watch services on the *J7 EXPLORER* from critical scheme to preventing collisions. This qualitative techniques and case analysis, research involves discussion, observation and document review. The watch service must comply with the maritime collision prevention regulations 1972 (amendment 2001) and *STCW* 1978 (amendment 2010).

The research results on the *J7 EXPLORER* ship comply to worldwide norms, however, its implementation there are deviation. The conclusion obtained is that the officers during their duties and the crew aboard the ship experienced some difficulties and lacked understanding of their duties. Utilization of navigation equipment, especially visual, auditory and radar observations, should be done properly to determine the danger of collision and increase ship safety.

Keywords: Collision Hazards, Sea watch duty.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGANTAR	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Pustaka	4
B. Model Berpikir	22
C. Pertanyaan Penelitian	22
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	23
B. Jumlah Variabel Penelitian	23
C. Definisi Konsep	23
D. Teknik Pengumpulan Data	24
E. Metode Analisis Data	24
F. Tempat dan Waktu Penelitian	25
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Hasil Penelitian	26
B. Pembahasan	43

BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	47
B. Saran	47
DAFTAR PUSTAKA	48
LAMPIRAN	50
RIWAYAT HIDUP	54

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1	Anjungan Kapal	5
2.2	Jurumudi sedang melaksanakan dinas jaga	11
2.3	Model Berpikir	22
4.1	Kapal J7 EXPLORER Ketika Kandas	27
4.2	Kapal J7 EXPLORER Ketika Kandas	28
4.3	Juru mudi jaga dan cadet jaga	32
4.4	Anjungan kapal	32
4.5	Kapal J7 EXPLORER Ketika Kandas	35
4.6	Cadet serah terima jaga	39
4.7	Pengamatan Dinas Jaga	41
4.8	Pengamatan Dinas Jaga	43

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1	<i>Checklist</i> persiapan kapal sandar	29
4.2	Pelaksanaan pengamatan di <i>J7 EXPLORER</i>	33
4.3	<i>Checklist</i> alat navigasi	37
4.4	Pembagian jam jaga	40

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Organisasi Maritim Internasional (IMO) dalam perindustrian secara sah mengesahkans “Amandemen Manila” terhadap perjanjian standar pelatihan, sertifikasi dan tugas jaga bagi pelaut. Amandemen ini bertujuan agar STCW tetap relevan dengan perkembangan zaman, sejak pertama kali dibuat dan diterapkan pada tahun 1978 erta melalui amandemen berikutnya pada tahun 1995 dan 2010. Namun, meskipun pentingnya peran dinas jaga tersebut, masih terdapat keterbatasan dalam pemahaman kita tentang efektivitas sistem dinas jaga yang ada saat ini.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2011: 206) Dinas merujuk pada segala hal yang berkaitan dengan urusan pekerjaan serta jabatan selama melaksanakan tugas. Sementara jaga merujuk pada tugas mengawasi keselamatan dan keamanan. Dengan demikian, dinas jaga merujuk pelaksanaan tugas pengawasan baik saat kapal berlayar maupun saat sandar di pelabuhan, seperti pada 6 (enam) perusahaan dan kapal dalam menjalankan kewajiban serta peran mereka. STCW mengatur pelaksanaan dinas jaga di kapal, baik saat kapal sedang berlayar maupun ketika kapal berlabuh.

Pada umumnya, dinas dikategorikan menjadi 2, yaitu harian dan jaga. Harian merupakan kegiatan atau operasi yang dilaksanakan selama jam kerja oleh anak buah kapal, baik di laut maupun di pelabuhan. Kegiatan yang dilakukan dalam harian meliputi administrasi kapal, perbaikan atau pengelolaan kapal berserta alat yang ada di kapal, anak buah kapal, kargo atau penumpang, Di sisi lain, dinas jaga marujuk operasi atau tugas yang dilaksanakan tim jaga yang dikoordinasi oleh perwira. Tujuan pelaksanaan dinas jaga

ialah untuk memastikan proteksi, ketertiban, dan kebersihan kapal, kargo, penumpang, serta lingkungan, selain itu juga menegakkan peraturan, perintah atau arahan yang telah ditetapkan. Sebagai perwira diharuskan untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga dan upaya pencegahan ancaman guna menciptakan keamanan di kapal. Selain itu, hal yang berhubungan dengan proteksi di area pelabuhan harus mematuhi *ISPS Code*. Pelaksanaan dinas jaga pelabuhan harus dilakukan semaksimal mungkin, terutama di area rawan yang memiliki risiko tinggi terancamnya keamanan, Hal ini harus didasari oleh *Safety Of Life At Sea (SOLAS)*.

Saat peneliti melaksanakan praktek di kapal J7 EXPLORER terjadi suatu kecelakaan yaitu kapal menabrak sebuah karang akibat kesalahan prosedur yang terjadi di atas kapal. Kejadian tersebut berlokasi di Maluku bagian Tengah pulau Nailaka tanggal 17 Oktober pada pukul 11.00 WIT, setelah menabrak karang tersebut Bulbous Bow kapal sedikit menaiki karang tersebut dan membuat kapal kandas.

Oleh karena itu, penelitian yang mendalam tentang dinas jaga di lingkungan maritim menjadi sangat relevan. Dari permasalahan yang ada diatas maka peneliti memilih judul ini : **"PELAKSANAAN DINAS JAGA LAUT DI J7 EXPLORER"**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pembahasan latar belakang, maka pokok persoalan skripsi ini dirumuskan yaitu, Seperti apa implementasi dinas jaga laut di atas kapal yang efektif untuk menghindari ancaman tubrukan?

C. Tujuan Penelitian

Karya ilmiah ini diajukan dalam rangka memahami dan mendalami implementasi dinas jaga laut yang selaras dengan langkah yang telah ditetapkan dalam peraturan sehingga menghindari ancaman tubrukan.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian skripsi ini diselenggarakan peneliti dengan ekspektasi mendapat sejumlah keuntungan, yaitu :

1. Secara Teoritis

Penelitian ini dilaksanakan guna menyediakan landasan yang kuat untuk penelitian lebih lanjut tentang dinas jaga di lingkungan maritim, serta membantu pembaca memahami konteks dan konsep-konsep yang relevan dengan topik tersebut.

2. Secara Praktis

Penelitian ini juga diharapkan dapat meningkatkan wawasan *crew* kapal terkait implementasi dinas jaga laut selaras dengan langkah dan regulasi yang diterbitkan, maka dari itu, keselamatan dalam pelayaran dapat tercipta kondisi pekerjaan yang efektif dan kondusif, dan memberikan dampak ke semua awak kapal.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tugas Dan Tanggung Jawab Dalam Bernavigasi

Dinas jaga merujuk aktivitas pengawasan yang dijalankan 24 jam untuk memastikan kelancaran pekerjaan serta terbentuknya situasi keselamatan dan kemandirian selama menjalankan tugas. Pengampilkasian dinas jaga yang diselenggarakan perwira jaga di kapal, baik saat dalam pelayaran, maupun saat berlabuh. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2011: 206) Dinas jaga di kapal merujuk kepada kewajiban menjaga keamanan, keselamatan, dan kelancaran operasional kapal selama pelayaran. Ini termasuk pemantauan navigasi, pemeliharaan sistem mesin dan peralatan, serta menjaga kewaspadaan terhadap potensi ancaman seperti cuaca buruk, navigasi di perairan berbahaya, atau kehadiran kapal asing yang tidak diinginkan. Dalam melaksanakan amanah dan perannya, dinas jaga meliputi kerja harian termasuk pada jadwal tugas yang dijalankan oleh awak kapal sepanjang hari. Ini meliputi berbagai tugas yang perlu dilakukan untuk menjaga operasional kapal, kesejahteraan awak, dan kelancaran pelayaran. Berikut adalah beberapa elemen yang biasanya termasuk dalam dinas harian di atas kapal. Dinas jaga adalah bagian penting dari operasi kapal yang bertujuan untuk menjaga keamanan, keselamatan, dan ketersediaan kapal selama pelayaran. Biasanya, awak kapal akan dijadwalkan untuk bergantian dalam dinas jaga selama 24 jam sehari. Berdasarkan keterangan, dinas jaga dimaknai sebagai kewajiban yang dijalankan di atas kapal ketika dalam pelayaran, berlabuh, maupun ketika berada di pelabuhan, membuat terciptanya lingkungan yang memenuhi dan terkontrol. Beberapa tujuan dari pelaksanaan dinas jaga adalah memastikan kapal terjaga dari potensi ancaman seperti serangan bajak laut atau penyusup, sehingga melindungi *cargo*, awak kapal, dan penumpang juga sangat perlu untuk memastikan kapal

beroperasi dalam keadaan yang aman, menghindari tabrakan dengan objek lain, mengantisipasi cuaca buruk dan menanggapi keadaan darurat dengan cepat. Kapal juga wajib tetap pada jalur yang benar untuk menghindari rute berbahaya dan mencapai tujuan dengan tepat waktu.

Gambar 2.1 : Anjungan Kapal



Sumber: YouTube Pelaut Masa Kini

Pelaksanaan Dinas Jaga dilakukan dengan beberapa cara seperti cermat, awas, dan waspada yang artinya melakukan perhatian dan mengawasi sekitar dengan baik, menjaga kapal dan memperhatikan sekitar kapal. Memperhatikan pengawasan dengan sangat berhati-hati, untuk menghindari bahaya tubrukan yang akan terjadi di atas kapal juga mempersiapkan dan menyiapkan segala prosedur di atas kapal untuk mengatasi situasi tidak diinginkan. Perwira memiliki tugas serta wewenang membantu *captain* dan melakukan perannya secara baik. Perwira jaga harus mengetahui karakteristik kapalnya untuk mencegah terjadinya tubrukan di laut. Selain itu, perwira juga diharapkan

mengkonfirmasi bahwa pengawasan yang baik dan ketat selalu dipertahankan.

Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 1 yaitu :

1. Pelayaran merupakan bagian dari suatu sistem yang mencakup di pelayaran, pelabuhan, kesejahteraan dan proteksi serta lingkungan lingkungan maritim.
2. Perairan Indonesia merupakan wilayah perairan yang luas dan strategis, yang mengelilingi kepulauan Indonesia.
3. Kapal di perairan mencakup semua jenis transportasi yang beroperasi di laut.
4. Kapal laut khusus merujuk pada transportasi yang dirancang memenuhi kebutuhan khusus dalam pengangkutan
5. Kapal laut pelayaran merupakan semua sistem transportasi yang digunakan untuk beroperasi antar pulau
6. *Trayek* dapat diartikan sebagai jalur tetap yang digunakan sebagai lintasan pelayaran.

Dalam regulasi global tentang upaya menghindari tubrukan mengenai aturan 2 menjelaskan tanggung jawab.

- a. Tidak ada ketentuan dalam regulasi yang menghapuskan tanggung jawab kapal, orang yang memiliki kapal, kapten, atau kru atas dampak dari kecerobohan untuk melaksanakan regulasi atau kecerobohan dari pelaksanaan untuk mencegah yang memerlukan karakter seorang pelaut dalam kondisi khusus.
- b. Penafsiran dalam pematuhan regulasi, perhatian penuh mesti diberikan untuk segala ancaman navigasi dan kerugian dari ancaman, serta memperhatikan situasi khusus dan keterbatasan kapal-kapal yang terlibat, yang memerlukan melanggar dari regulasi untuk penghindaran.

Ketentuan yang mencakup semua hal dan ditujukan untuk segala situasi. Akan tetapi, menghadapi sesuatu yang berlaku secara luas memerlukan tindakan yang bijaksana sebagai seorang pelaut dalam tanggung jawabnya. Peran aturan ini dilihat pada langkah investigasi kasus, yang diberi tekanan bahwa kehilangan perhatian saat bertindak dalam berjaga, yaitu "kegiatan berjaga memerlukan watak pelaut yang memenuhi tanggung jawabnya serta menyesuaikan dalam segala keadaan khusus. Sejumlah contoh tindakan berjaga yang diharapkan watak seorang pelaut dalam keadaan khusus:

Kapal yang melakukan pelayaran memerlukan tindakan penghindaran dari kapal lain yang berlabuh seperti regulasi pelayaran. Akan tetapi, saat kapal dalam pelayaran dan kondisi stop, tidak wajib melakukan penghindaran terkecuali jikalau kapal itu tidak bisa/terbatas olahgerak serta pengendaliannya. Hal ini, sedang dalam pelayaran perlu mematuhi regulasi. Kondisi berlabuh, seusaha mungkin kapal tidak membahayakan kapal lain yang ada disekitarnya. Kapal tiddilarang berlabuh sangat dekat sesama kapal yang lain, dan konsidi rantai jangkar kapal perlu penyesuaian dengan situasi lingkungan. Jikalau diharuskan, tambahan jangkar kapal bisa dipergunakan.

Dalam kondisi kabut tebal, kapal yang tidak dilengkapi radar dilarang untuk melakukan pelayaran serta disarankan untuk berlabuh saat kondisi baik dan terkendali. Apabila terdapat kedua kapal saling mendekat dan berat dan mengatasi arus sempit, tugas bagi kapal yang menentang arus harus diam dan membiarkan yang lain lepas dari tikungan lebih dulu dilanjutkan kapal yang diam lalu melanjutkan pelayaran

Antara regulasi 2(a) dan 2(b) kelihatan seakan saling menentang, dimana aturan 2(a) mengatakan kewajiban dalam kepatuhan ke aturan, Namun 2(b) menjelaskan pemberian kelonggaran untuk tidak melaksanakan aturan. Pelanggaran ini mempunyai maksud untuk menhalangi ancaman tabrakan dan dampak ke navigasi. Meskipun demikian, diberi saran agar senantiasa mengikuti peraturan. Namun,

apabila dua kapal berada dalam situasi yang berpotensi timbulnya tabrakan dan mengikuti aturan justru dapat meningkatkan risiko, aturan 2(b) memberikan keadaan khusus untuk melanggar untuk keselamatan.

Signifikansi pencatatan yang dilakukan dari penyimpangan regulasi yang ditetapkan wajib dilaksanakan dengan teliti dan penuh tanggung jawab, dengan penuh pertimbangan. Penting juga untuk selalu waspada. Navigasi dan tubrukan adalah dua aspek penting dalam dunia pelayaran yang melibatkan berbagai potensi bahaya. Kemampuan olah gerak terbatas bisa diakibatkan oleh cuaca buruk, khususnya kapal terbang ampibi dan kapan kecil yang melawan angin. Selain itu, tundaan yang berta dan terhambat saratnya juga menjadi penyebabnya. Seperti kapal yang melakukan pelayaran diharuskan melakukan penghindaran dari kapal yang berlabuh jangkar, hal ini memperlihatkan suatu aksi yang perlu esuai watak para pelaut bukan mengacu pada regulasi.

Ilustrasi lain dari situasi luar biasa dalam menjalankan pertunjukan 2(a) adalah bahwa seorang kartu as harus memberikan bantuan kepada seseorang yang berada dalam bahaya. Selain itu, jika pengiriman juga termasuk dalam tabrakan. Kapten harus menawarkan bantuan kepada individu di kapal lain yang berada dalam bahaya tanpa mengorbankan pengiriman klaimnya. Biasanya diarahkan pada Pasal 358 KUHP dan Pasal 414, 450, dan 474 KUHP, khususnya kewajiban untuk memberikan bantuan jika terjadi tabrakan. Dalam STCW 2010 mengenai pengendalian kewajiban dan standar perlindungan yang harus diperhatikan, pemerintah harus memberikan perhatian kepada perusahaan, Nahkoda, Kepala Ruang Mesin, dan semua perwira pengawas sehubungan dengan kebutuhan, standar standar, dan aturan yang terkandung dalam Kode STCW. Hal ini bertujuan untuk menjamin bahwa kewajiban perlindungan yang terus-menerus, sesuai dengan keadaan dan kondisi yang ada, selalu dilaksanakan pada semua kapal di lautan.

Pemerintah diharapkan meminta kepada seluruh Tenaga Ahli di setiap pengiriman untuk menjamin bahwa program manfaat jam tangan tetap dapat melaksanakan kewajiban jaga aman dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi yang ada, dalam hal ini Perwira Pengawas memperhatikan hal tersebut. Kewajiban pengawasan rute wajib menjamin keamanan rute selama berlayar. Perwira yang memperhatikan kewajiban perlindungan mesin juga harus mematuhi Kode STCW dan di bawah arahan Kepala Ruang Motor, harus siap di lokasi dan mampu menangani ruang mesin, termasuk berada di dalam ruang motor jika diperlukan di tengah-tengahnya. kewajiban.

Tindakan jaga harus menjamin terpeliharanya pengawasan yang memuaskan dan layak untuk tujuan keamanan setiap saat, terutama ketika pengiriman aman dan ketika pengkapal membawa muatan yang tidak aman. Dalam hal ini, tindakan kewajiban perlindungan harus benar-benar mempertimbangkan sifat, kualitas, pengemasan dan kapasitas muatan berbahaya dan mempertimbangkan kondisi khusus yang berlaku di atas pengkapal dan pada saat kedatangan. Sesuai dengan aturan Universal Labour Organization (ILO) dan STCW 2010 yang berisi tentang kapasitas kerja.

Pemerintah yang berskapal diharuskan untuk memutuskan bahwa rencana observasi dipasang di area yang jelas terlihat. Organisasi Buruh Sedunia. D. Mengingat perlunya waktu istirahat, “latihan mendesak” hendaknya diterapkan pada pekerjaan pengkapal yang tidak dapat ditunda, berkaitan dengan keamanan, atau disebabkan oleh sebab alamiah, atau pekerjaan yang tidak dapat diharapkan di awal pelayaran.

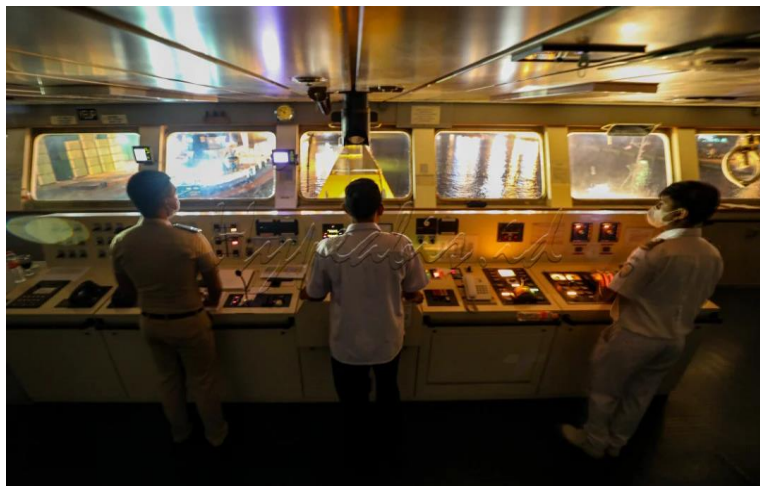
Meskipun tidak ada definisi yang seragam tentang “kelemahan”, setiap individu yang terlibat dalam pengoperasian suatu transportasi harus selalu memperhatikan komponen-komponen yang dapat menyebabkan kelelahan, menghitung (tetapi tidak terbatas pada) komponen-komponen yang disebutkan oleh organisasi. Komponen-komponen ini harus dipertimbangkan ketika membuat pilihan

sehubungan dengan pengoperasian kapal. D. Dalam melaksanakan arahan ILO, hal yang perlu diperhatikan adalah pengaturan yang dilakukan agar tidak terjadi kelelahan dan harus menjamin jam kerja yang dilampaui atau tidak diikutsertakan. Perhitungan, kekambuhan dan lamanya waktu istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai imbalan, merupakan variabel-variabel yang dapat mencegah kelemahan. Pengaturan ini dapat berubah untuk kapal yang melakukan pelayaran singkat, mengingat tindakan keamanan tetap diterapkan. Pemerintah juga diharapkan mempertimbangkan untuk menerapkan persyaratan yang mencatat jam istirahat pelaut, dan catatan tersebut harus sesekali diperiksa oleh pemerintah untuk menjamin kepatuhan terhadap arahan terkait. Berdasarkan data dari pemeriksaan kecelakaan laut, pemerintah diperkirakan akan mengaudit pengaturan yang dibuat sendiri terkait dengan penghindaran kelemahan. Anak Buah Kapal (ABK) memiliki peran penting dalam memastikan operasi kapal berjalan dengan aman dan efisien saat kapal berlayar. Tugas ABK saat jaga laut meliputi berbagai aspek operasional dan keselamatan yang sangat krusial. ABK bertugas untuk mengawasi kondisi *deck* dan area sekitar kapal, memastikan tidak ada hambatan atau kondisi berbahaya yang dapat mengganggu operasi kapal. Mereka juga memantau perubahan cuaca dan kondisi laut yang dapat mempengaruhi navigasi dan keselamatan kapal. ABK juga sering ditempatkan di anjungan untuk membantu perwira jaga dalam mengamati lalu lintas kapal, kondisi laut, dan ancaman potensial lainnya. Mereka membantu dalam mengoperasikan alat navigasi seperti radar, teropong, dan alat komunikasi lainnya sesuai instruksi dari perwira jaga. ABK harus selalu rutin melakukan ronda secara berkala di sekitar kapal untuk memastikan semua area aman dan bebas dari bahaya. Mereka memastikan bahwa seluruh alat misalnya sekoci, *lifejacket*, dan peralatan kebakaran dengan situasi siap pakai dan berfungsi dengan baik, harus siap merespon keadaan darurat, seperti

kebakaran, tumpahan minyak, atau situasi medis, dengan cepat dan efektif.

Tanggung jawab untuk memastikan bahwa semua kargo terikat dan diamankan dengan benar untuk mencegah pergeseran yang bisa membahayakan stabilitas kapal. Menjaga kebersihan dek dan area kerja lainnya juga adalah tugas dari Abk Ini termasuk membersihkan kotoran, tumpahan, dan menjaga agar area kapal tetap rapi. Mereka melakukan tugas pemeliharaan rutin seperti pengecatan, pelumasan, dan perbaikan kecil pada peralatan kapal untuk memastikan semuanya berfungsi dengan baik. ABK di bagian mesin memantau operasi mesin utama dan mesin bantu, memastikan semuanya bekerja dengan lancar dan efisien. Mereka memeriksa *level* bahan bakar, pelumas, dan cairan pendingin untuk memastikan semua sistem bekerja dengan baik

Gambar 2.2 : Jurumudi dalam dinas jaga



Sumber: Hypeabis.id

Penyerahan Tugas Jaga (*Handover the Watch Keeping*)

Serah terima tugas jaga di atas kapal adalah proses penting yang memastikan kelancaran dan keamanan operasi kapal. Proses ini

melibatkan pergantian perwira jaga dan anak buah kapal (ABK) yang bertugas mengawasi kapal, dari satu giliran ke giliran berikutnya. Persiapan Sebelum Serah Terima. Perwira dan ABK yang akan menggantikan tugas jaga harus datang tepat waktu dan dalam kondisi siap untuk bertugas. Mereka harus cukup istirahat dan tidak dalam keadaan lelah atau terpengaruh oleh alkohol atau obat-obatan. Perwira jaga yang akan menggantikan harus memeriksa semua dokumen, buku catatan, dan peralatan navigasi serta keselamatan yang diperlukan.

Perwira jaga yang sedang bertugas wajib memberikan laporan lengkap tentang kondisi navigasi saat ini, termasuk posisi kapal, kursus yang sedang ditempuh, kecepatan, dan kondisi cuaca terkini. Informasi tentang status mesin utama, mesin bantu, dan peralatan navigasi harus disampaikan, termasuk adanya masalah teknis yang mungkin perlu diperhatikan oleh perwira jaga berikutnya. Semua kegiatan yang sedang berlangsung di kapal, seperti operasi kargo, pemeliharaan rutin, atau latihan keselamatan, harus diinformasikan. Setiap potensi bahaya atau rintangan yang ada di sekitar jalur pelayaran harus disampaikan, termasuk kapal lain di sekitarnya, area perairan yang berbahaya, dan objek apung.

Perwira jaga yang akan digantikan dan yang akan menggantikan harus bersama-sama mengawasi kondisi navigasi dan operasional kapal untuk memastikan tidak ada informasi yang terlewat. Perwira jaga yang baru harus memverifikasi informasi yang diterima dan mengonfirmasi bahwa mereka memahami sepenuhnya kondisi dan tugas yang akan diemban. Semua detail serah terima harus dicatat dalam buku jurnal kapal, termasuk waktu serah terima, nama perwira yang menyerahkan dan menerima tugas, serta ringkasan kondisi kapal saat serah terima. Perwira jaga yang baru harus segera mengambil alih tugas dengan penuh kewaspadaan, melakukan pengecekan awal terhadap kondisi kapal dan lingkungan sekitar. Mereka harus melanjutkan pengawasan terhadap navigasi, mesin, dan aktivitas kapal lainnya sesuai dengan

informasi yang telah diterima. Penting untuk menjaga kontinuitas operasi dan memastikan bahwa tidak ada gangguan dalam pengawasan kapal selama proses pergantian jaga. Bahaya tubrukan di atas kapal merupakan salah satu risiko terbesar dalam operasi maritim. Tubrukan dapat menyebabkan kerusakan serius pada kapal, cedera atau kematian awak kapal, serta pencemaran lingkungan. Berikut adalah penjelasan mengenai berbagai aspek bahaya tubrukan di atas kapal, penyebabnya, dan cara pencegahannya:

1. Penyebab Tubrukan

- Kesalahan Navigasi: Kesalahan dalam penentuan jalur pelayaran, penilaian yang buruk terhadap posisi kapal, dan penggunaan alat navigasi yang tidak tepat dapat menyebabkan tubrukan.
- Kondisi Cuaca Buruk: Cuaca buruk seperti kabut, badai, atau gelombang tinggi dapat mengurangi visibilitas dan mengganggu kontrol kapal, meningkatkan risiko tubrukan.
- Kegagalan Komunikasi: Kurangnya komunikasi yang efektif antara kapal atau antara perwira jaga dan kru dapat menyebabkan kesalahpahaman dan kesalahan dalam navigasi.
- Kerusakan Peralatan: Kerusakan pada peralatan navigasi, radar, atau sistem komunikasi dapat mengganggu kemampuan kapal untuk menghindari tubrukan.
- Kesalahan Manusia: Faktor manusia seperti kelelahan, kurangnya pelatihan, atau pengabaian prosedur keselamatan dapat berkontribusi pada terjadinya tubrukan.

2. Bahaya Tubrukan

- Kerusakan Struktural : Tubrukan dapat menyebabkan kerusakan serius pada lambung kapal, *deck*, dan struktur lainnya, yang dapat mengakibatkan kapal bocor atau tenggelam.
- Cedera atau Kematian : Tubrukan dapat mengakibatkan cedera serius atau kematian bagi awak kapal dan penumpang.

- Kehilangan Kargo : Kerusakan akibat tubrukan dapat menyebabkan kehilangan atau kerusakan pada kargo yang diangkut, dengan dampak ekonomi yang signifikan.
- Pencemaran Lingkungan : Kebocoran bahan bakar atau muatan berbahaya akibat tubrukan dapat menyebabkan pencemaran laut yang parah, merusak ekosistem laut.
- Gangguan Operasional : Kapal yang mengalami tubrukan mungkin perlu diperbaiki atau ditarik ke pelabuhan, yang menyebabkan gangguan operasional dan kerugian finansial.

3. Pencegahan Tubrukan

- Pelatihan dan Kesiapan *crew*: Memberikan pelatihan yang memadai tentang navigasi, penggunaan peralatan, dan prosedur keselamatan kepada seluruh awak kapal.
- Penggunaan Teknologi Navigasi: Menggunakan teknologi navigasi modern seperti *GPS*, radar, dan *Automatic Identification System (AIS)* untuk meningkatkan akurasi dan kesadaran situasional.
- Pemantauan Cuaca: Terus memantau kondisi cuaca dan menyesuaikan jalur pelayaran sesuai dengan prediksi cuaca untuk menghindari kondisi berbahaya.
- Komunikasi yang Efektif: Menjaga komunikasi yang jelas dan efektif antara kapal dan dengan stasiun pantai untuk memastikan informasi yang tepat waktu dan akurat.
- Prosedur Jaga yang Ketat: Mengimplementasikan prosedur jaga yang ketat dengan rotasi yang teratur untuk memastikan bahwa perwira jaga dan ABK tetap waspada dan siap siaga.
- Perawatan Rutin: Melakukan perawatan rutin dan pemeriksaan terhadap semua peralatan navigasi, komunikasi, dan keselamatan untuk memastikan semuanya berfungsi dengan baik.

- Manajemen Lalu Lintas Laut: Mengikuti aturan manajemen lalu lintas laut yang diterapkan oleh otoritas maritim, seperti rambu-rambu laut, zona pemisahan lalu lintas, dan prosedur pelaporan.

4. Tindakan Darurat Saat Terjadi Tubrukan

- Aktivasi Prosedur Darurat: Segera mengaktifkan prosedur darurat dan memberi tahu seluruh kru tentang situasi.
- Menilai Kerusakan: Melakukan penilaian awal terhadap kerusakan kapal dan mencari tahu apakah ada kebocoran atau bahaya langsung lainnya.
- Evakuasi Jika Diperlukan: Jika situasinya kritis, segera evakuasi awak kapal dan penumpang menggunakan sekoci atau alat penyelamat lainnya.
- Melapor kepada Otoritas: Melaporkan insiden kepada otoritas maritim dan meminta bantuan jika diperlukan.
- Dokumentasi dan Pelaporan: Mencatat semua detail insiden untuk keperluan investigasi dan asuransi.

Pengamatan (*Look Out*)

Semua kapal harus terus melakukan pengamatan yang telah diatur dengan memanfaatkan lokasi dan pendengaran, sesuai dengan kondisi dan keadaan yang ada. Hal ini bertujuan untuk mengenali dan meminimalkan kemungkinan terjadinya tabrakan. Setiap bagian awak kapal yang bertugas di anjungan diharapkan dapat terus menjalankan kewajibannya dengan baik dan aman. Penerapan kewajiban lari jaga jaga ini sangat penting karena dapat meningkatkan ketepatan pengamatan dalam menentukan posisi kapal untuk menjaga jarak strategis dari bahaya tabrakan. Penggunaan alat peraba seperti mata sangat membantu dalam menghasilkan pengamatan menggunakan alat rute yang tidak sepenuhnya menjamin dapat menghindari atau menjaga jarak strategis dari bahaya tabrakan. Perlu diingat bahwa Run the show 5 (pengamatan) hanyalah salah satu standar dasar dalam pengamatan

navigasi, dan penggunaannya harus dilengkapi dengan kemampuan navigasi dan informasi agar dapat menghasilkan hasil yang lebih tepat. Pengaturan lebih awal terhadap pengamatan di atas kapal merupakan hal mendasar untuk menjamin keamanan dan efektivitas operasi. Pengamatan di sini bisa merujuk pada kegiatan pengawasan navigasi, pemantauan cuaca, atau kegiatan lain yang membutuhkan perhatian khusus dari awak kapal. Mengidentifikasi marka atau objek di atas kapal adalah tugas penting dalam navigasi dan operasi maritim. Kemampuan ini membantu memastikan keselamatan pelayaran dengan menghindari tabrakan dan memastikan kapal tetap pada jalur yang benar.

Cuaca berkabut merupakan salah satu kondisi yang paling menantang bagi pelayaran, karena dapat mengurangi visibilitas secara signifikan dan meningkatkan risiko tabrakan dengan kapal lain, struktur tetap, atau objek terapung. Adapun penjelasan mengenai keadaan cuaca berkabut saat berlayar seperti, memperhatikan arti bunyi dan simbol kapal lain dan mengetahui apakah ada atau tidaknya bahaya tubrukan, mengamati sekitar kapal secara terus-menerus sampai potensi akan bahaya tubrukan tidak terjadi, membunyikan semboyan bunyi jika perwira jaga memberikan perintah, memperhatikan lampu-lampu navigasi.

Saat berlayar dalam zona pembagian aktivitas, crew meningkatkan pengamatannya terhadap pengiriman karena sulit untuk bergerak (kapal kerja, kapal belajar), serta memancing kapal dan kapal yang tidak dapat bermanuver. Jika jarak tempuh tampak berkurang atau diperkirakan akan berkurang, maka sesuai dengan COLREG 72, Anda harus melaju dengan kecepatan aman dan mempersiapkan motor untuk bermanuver.

Pengamatan dilakukan setiap pagi, sore, sore, dan bila daya pandang terbatas dan seseorang yang bertugas melindungi tidak boleh meninggalkan anjungan kecuali/sebelum ada pergantian pemain dan

harus patuh menjalankan pertunjukan 5 P2.TL dengan tujuan tetap bertahan. kehati-hatian. melalui mencari, mendengarkan, dan memanfaatkan segala cara yang tersedia untuk mengamati setiap perubahan penting dalam lingkungan kerja.

Menurut *Collision Regulation 1972 Amandement 2001*:

1. *Observation (lookout)*

Pengamatan harus terus dilakukan, bahkan wajib, khususnya untuk mematuhi menjalankan acara 5 Tabrakan Arah 2.001, khususnya terus-menerus bersikap hati-hati baik secara lahir maupun batin, serta memanfaatkan segala sarana untuk mengawasi setiap perubahan situasi dan kondisi. Buatlah evaluasi yang tepat mengenai keadaan dan bahaya tabrakan, pembangunan dan bahaya rute lainnya. Membedakan kedekatan kapal lain yang berdekatan dan individu yang berada dalam ancaman.

2. Pelaksanaan pengamatan wajib bisa menjalankan kewajiban yang kapan saja bisa menghambat kelancaran tugas.

3. Juru mudi saat menjalankan tugas tidak mampu ditugaskan menjadi penyelidiki, terkecuali untuk kapal berukuran kecil yang tidak menghalangi

4. Struktur kewenangan jaga wajib menetapkan penerapan observasi dengan berkelanjutan. Kapten diperlukan untuk melakukan pertimbangan beragam aspek pada saat penyusunan rangkaian kewajiban dinas navigasi seperti pengalaman *crew*, kondisi cuaca lingkungan, jenis dan ukuran kapal, rute dan area navigasi, durasi dan pola *shift*, teknologi dan alat bantu navigasi, komunikasi, kesehatan *crew*, peraturan standar maritim, setiap standar atau ketentuan, juga panduan yang berhubungan pelaksanaan jaga yang dikukuhkan oleh *IMO*.

Perwira jaga tidak diharuskan menggunakan semua perlengkapan rute di anjungan. Jika diperlukan, perwira yang bekerja tidak perlu segan-segan menggunakan roda kemudi, sepeda motor, dan

perlengkapan untuk membunyikan rambu. Penonton harus sangat berhati-hati saat melakukan pengamatan dan tidak diperkenankan melakukan tugas lain dalam menjalankan kewajibannya. Juru mudi tidak boleh dianggap sebagai pengontrol ketika berada di anjungan karena tugas penonton dan juru mudi berbeda-beda, tetapi untuk kapal kecil yang kemudinya tidak terhalang dan tidak ada yang menghalangi pandangan malam. Perwira yang bertugas mungkin seolah-olah menjadi saksi mata pada siang hari, tetapi biasanya tidak selalu demikian.

Bantuan cepat tersedia kembali kapan saja perubahan dalam situasi dan kondisi yang diperlukan. Perwira jaga adalah agen nakhoda dan selalu dapat diandalkan untuk semua rute dan harus mematuhi arahan yang sesuai. Dalam melaksanakan kewajiban pengamatan navigasi, perwira yang bertugas wajib menjamin bahwa kapalnya tetap berada pada jalur pelayaran yang baik dan aman, serta memonitor setiap perubahan kondisi laut dan cuaca. Selain itu, perlu melakukan pengawasan yang kontinu terhadap situasi di sekitar kapal, termasuk kapal lain, marka laut, dan rintangan lainnya. Mengoperasikan dan memantau alat navigasi seperti radar, *GPS*, kompas, dan *AIS* untuk memastikan posisi kapal yang akurat juga wajib dipahami oleh perwira jaga. Perlu juga untuk melakukan pemeriksaan berkala terhadap peralatan navigasi untuk memastikan semuanya berfungsi dengan baik dan melaporkan setiap kerusakan atau masalah teknis.

Menurut Saputra (2012, dalam Gutanto, 2019), Berjalan di darat padat adalah keadaan krisis yang disebabkan oleh kapal yang berjalan di darat padat di kaki perairan, yang ditandai dengan tanda-tanda putaran baling-baling yang berlebihan, asap di dalam cerobong tiba-tiba berubah menjadi gelap, badan kapal bergetar dan kecepatan kapal berubah dan setelah itu berhenti tiba-tiba. Apabila suatu kapal bergerak di daratan padat dan tidak bergerak, maka posisi kapal tersebut akan sangat bergantung pada permukaan dasar laut atau saluran air dan keadaan di

dalam kapal tersebut tentunya juga akan bergantung pada kondisi kapal tersebut. Jika suatu kapal berjalan di atas tanah padat, besar kemungkinan kapal tersebut akan tumpah dan menimbulkan kontaminasi atau bahaya tenggelam, apabila air yang masuk ke dalam kapal tidak dapat dikendalikan, padahal bahaya kebakaran pasti akan terjadi di daratan. jika bahan bakar atau minyak dialirkan dengan rangkaian listrik yang rusak sehingga menyebabkan kebakaran yang tidak terlihat. sehingga menyebabkan kebakaran. Kemungkinan terjadinya kecelakaan manusia akibat kapal berjalan di daratan padat nampaknya terjadi karena keadaan yang tidak terduga atau terjatuh pada saat posisi kapal berubah. Kapal yang berjalan di daratan padat bisa bertahan lama dan bisa juga bersifat sementara tergantung pada posisi dasar laut atau permukaan sungai, atau bagaimana cara menawarnya sehingga krisis seperti ini akan membuat keadaan di lingkungan kapal menjadi rumit. Manuver pengiriman merupakan suatu tindakan pengendalian transportasi yang dilakukan oleh beberapa kekuatan yang berdampak pada pengiriman dalam perkembangannya (Subandrijo, 2011 dalam Sutryani dkk, 2022). Manuver pengiriman yang hebat harus dilakukan terlebih dahulu sesuai dengan sifat dan cara pergerakan pengiriman yang dilakukan. Seorang perwira pelayaran harus benar-benar memahami sifat kapal dan cara pengirimannya sehingga ia dapat mengasah perkembangan kapal sesuai dengan kebutuhan dan kondisi di lautan. Tradisi STCW 1978 perubahan tahun 1995 menyatakan bahwa seorang perwira pilot harus melakukan pemeriksaan sesekali terhadap peralatan rute pengiriman seperti kompas, peralatan pengendali, penanda, peralatan pengamatan posisi, lampu, kerangka komunikasi dan buku serta catatan bantuan. Pemahaman tentang cara sempurna cara paling sempurna untuk menggerakkan transportasi di iklim yang buruk ataupun bila memasuki alur pelayaran sempit. Jalur pelayaran mempunyai arti kurang dari wilayah yang diinginkan (besar), yang dimaksud dengan jalur pelayaran batas adalah jalur yang digunakan atau

dilalui oleh kapal-kapal yang baru saja memasuki suatu dermaga atau pelabuhan yang tidak cukup besar untuk dilewati banyak kapal.

Memasuki jalur pelayaran kontrak memerlukan pengembangan yang besar dan disesuaikan dengan pengendalian yang ada. Manuver pengkapal dapat dicirikan sebagai pengendalian pengiriman, baik diam maupun bergerak seproduktif mungkin, dengan memanfaatkan alat-alat yang dapat diakses pada pengiriman seperti motor, kemudi, alat rute, dan lain-lain. kedalaman, lebar dan peluang dari penghalang navigasi lainnya, dianggap aman dan terjamin untuk rute kontrak, diperlukan perwira dengan bakat tinggi. Informasi dalam bermanuver harus dipelajari dan dikuasai oleh seorang perwira di kapal pengirim, khususnya bagi kapal-kapal yang sering memasuki jalur pelayaran terbatas dan jangkauan arus. Perwira juga harus mengetahui faktor-faktor yang menghambat dan mendukung pelaksanaan manuver pengkapal untuk memasuki jalur pelayaran kontrak dan tidak boleh ada kesalahan dalam memberikan tugas, tugas, tanggung jawab dan perintah kepada bawahannya. (Simamora, 2023).

Beberapa waktu sebelum memasuki alur pelayaran sempit, Anda harus mempersiapkan segala sesuatu yang diinginkan. Misalnya, mesin dalam kondisi sehat, instrumen navigasi berfungsi dengan baik, dan tidak mengabaikan perhitungan pasang surut. Jika perhitungannya salah, bisa menyebabkan kandas dan tabrakan.

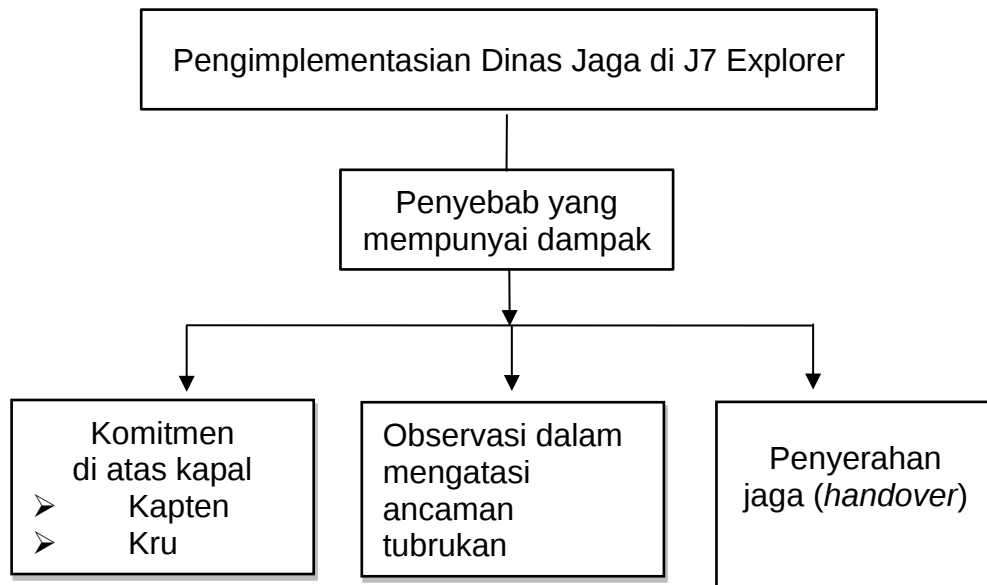
Berdasarkan buku Prosedur Darurat dan SAR, 1Tindakan-tindakan yang diambil saat kapal kandas:

1. Stop mesin
2. Bunyikan sirine bahaya
3. Pintu-pintu kedam air ditutup
4. Memberitahu Nahkoda
5. Memberitahu kamar mesin
6. VHF dipindahkan ke channel 16
7. Tanda bunyi kapal kandas dibunyikan

8. Lampu dan sosok benda diperlihatkan
9. Lampu dek dinyalakan
10. Sounding got dan tanki dengan tujuan untuk memeriksa apakah kapal bocor atau rusak
11. Disekitar kapal di perum untuk menentukan seberapa jauh dan seberapa dari panjangnya kapal yang kandas
12. Kemudian segera menurunkan sekoci untuk memerum pada daerah sekitarnya dengan tujuan untuk mengetahui dasar laut apakah itu berpasir, berlumpur, atau karang. Sekaligus memeriksa pada arah mana tempat air dalam
13. Dari peta bukubuku kepanduan bahari dan daftar pasang surut dikumpulkan keterangan yang perlu tentang kedudukan partikel dari gerakan pasang surut
14. Apakah air naik atau turun seberapa banyak kemungkinan arah dari arus pasang surut

Selanjutnya bila dengan menggunakan mesin kapal tidak terapung dalam waktu singkat sedikitnya menggunakan jangkar ringan, kemudiantali jangkar tersebut dihibob kencang dan dibelit.

B. Model Berpikir



C. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan masalah pokok di atas maka peneliti memiliki pertanyaan-pertanyaan penelitian sebagai berikut

1. Faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya insiden tubrukan *J7 EXPLORER* saat melakukan olah gerak?
2. Bagaimana pelaksanaan serah terima jaga di atas kapal *J7 EXPLORER*?
3. Sesuatu yang harus dijalankan ketika melaksanakan observasi saat bertugas jaga di kapal *J7 EXPLORER*?

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Peneliti Penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif, penelitian kualitatif adalah penelitian yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna (perspektif subjek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan.

B. Jumlah Variabel Penelitian

Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka peneliti mengambil jumlah variabel penelitian 3 (tiga) yaitu Peran dan kewajiban perwira dan kru jaga di atas kapal, observasi di kapal guna menghindari ancaman tubrukan, dan penyerahan jaga.

C. Definisi Konsep

1) Pengertian Tubrukan

Dalam konteks ini, tubrukan didefinisikan merupakan salah satu risiko pelayaran laut yang sering terjadi. Tubrukan kapal dapat berupa tubrukan antara kapal dengan kapal (*Head To Head*), bersinggungan kapal, ataupun tubrukan kapal dengan benda-benda tidak bergerak. Tubrukan kapal juga merupakan peristiwa yang sangat merusak bagi kapal maupun ekosistem di lingkungan sekitar (Kuznecovs dkk, 2021).

2) Pengertian Dinas Jaga Kapal

Dinas jaga kapal adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali (Winardi, 2009).

D. Teknik Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan untuk penyusunan studi akademis ini yaitu:

1) Pengamatan Langsung (*Observasi*):

Pendekatan studi adalah penelaahan di tempat/lokasi pada sasaran yang ditelaah sewaktu peneliti menjalankan praktik di *J7 EXPLORER*, penelaahan pada sasaran penelitian terkhusus di lapangan. Peneliti melakukan dengan antusias kegiatan lapangan guna memperoleh informasi yang melimpah.

2) Wawancara (*Interview*):

Peneliti menjalankan *interview* ke seluruh *crew J7 EXPLORER*. Wawancara ini agar mendapatkan informasi lebih banyak mengenai langkah mencegah risiko kecelakaan yang ada di atas kapal.

3) Studi Kepustakaan:

Menggunakan ulasan literatur guna memperoleh informasi dari rujukan yang terdapat di pustaka, publikasi, dan karya tulis yang signifikan dengan sasaran persoalan menjadi penyedia informasi untuk memperbanyak dan menguatkan makna skripsi.

E. Prosedur Pengolahan dan Analisa Data

Analisis akan menggunakan penelitian yang jelas sebagai strategi untuk menyelesaikan teori dalam penelitian ini. Pembahasan secara jelas meliputi pendahuluan dan gambaran seluk beluk protes terhadap permasalahan tersebut, yang dalam hal ini adalah pelaksanaan administrasi pengawasan laut di atas kapal untuk

menghindari bahaya tubrukan. Informasi yang didapat saat menanyakan mengenai peralatan di kapal merupakan landasan utama untuk mengetahui permasalahan yang ada. Metode ini digunakan untuk memberikan gambaran yang mendalam dan seluk beluk permasalahan yang muncul serta memberikan solusi terhadap permasalahan tersebut. Investigasi grafis memberikan klarifikasi poin demi poin atas informasi yang diperoleh dari lokasi penelitian, sehingga memberdayakan analisis untuk menampilkan data komprehensif seputar pelaksanaan manfaat pengawasan laut dan upaya untuk menghindari ancaman tabrakan di laut. Kesimpulan akan diambil setelah semua analisis dilakukan, dan hasilnya akan memberikan pemahaman yang lebih baik tentang pelaksanaan administrasi pengawasan laut di kapal untuk mengantisipasi ancaman tabrakan.

F. Tempat Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di atas Kapal *J7 EXPLORER*, sebuah kapal *RoRo* passenger sewaktu penulis menjalankan prala selama dua belas bulan di atas kapal.