

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA LABUH UNTUK  
MENCEGAH TERJADINYA KAPAL LARAT DI  
MV. MERATUS ULTIMA 2**



**AYUB ANUGRAH PASKAH AREZHANDY**

**NIT: 21.41.032**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2025**

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA LABUH UNTUK  
MENCEGAH TERJADINYA KAPAL LARAT DI  
MV. MERATUS ULTIMA 2**

Skripsi

Merupakan salah satu  
persyaratan penyelesaian program  
DiplomaIV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

**AYUB ANUGRAH PASKAH AREZHANDY**

**NIT. 21.41.032**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2025**

**SKRIPSI**

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA LABUH UNTUK  
MENCEGAH TERJADINYA KAPAL LARAT DI  
MV. MERATUS ULTIMA 2**

**AYUB ANUGRAH PASKAH AREZHANDY  
NIT. 21.41.032**

Telah dipertahankan di depan Panitia seminar Skripsi  
Pada tanggal, 10 Oktober 2025

Pembimbing I

Menyetujui,

Pembimbing II



Capt. H. Makmur, M.Pd., M.Mar  
NIP. 196111241982031008



Capt. Ismail, M.M., M.Mar  
NIP.198301112023211008

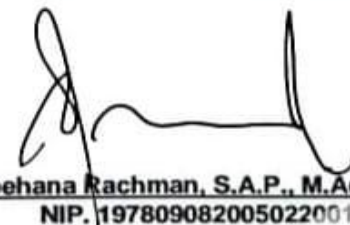
Mengetahui :

a.n Direktur  
Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



Capt. Faisal Saransi, MT., M.Mar  
NIP. 197503291999031002



Subehana Rachman, S.A.P., M.Adm., S.D.A  
NIP. 197809082005022001

## PRAKATA

Penulis bersyukur kepada Tuhan Yang Maha Esa karena skripsi berjudul “**Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Labuh untuk Mencegah Kapal Larat di MV. Meratus Ultima 2**” dapat diselesaikan. Penulis menyadari skripsi ini masih memiliki kekurangan dalam penggunaan bahasa, struktur kalimat, dan gaya penulisan karena keterbatasan penguasaan materi, waktu, dan data.

Penulis sangat mengapresiasi setiap saran dan masukan yang dapat membantu penyempurnaan skripsi ini.

Penulis menyampaikan terima kasih kepada pihak-pihak berikut:

1. Capt. Rudi Susanto, M.Pd. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Subehana Rachman, S.A.P., M. Adm.S.D.A. selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. H. Makmur, M.Pd., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing I
4. Capt. Ismail, M.M., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing II.
5. Penulis berterima kasih kepada seluruh staf pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan selama menempuh pendidikan di PIP Makassar.
6. Penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Penulis berterima kasih kepada orang tua, Bapak P. Tandi Balla yang selalu menjadi sumber semangat, dan Ibu Handayani atas kasih sayang serta ketulusannya. Terima kasih juga kepada kakak dan adik atas dukungan dan doanya selama penulis menempuh pendidikan di PIP Makassar.
8. Rekan-rekan taruna (i) angkatan XLII PIP Makassar
9. Serta kepada semua pihak, khususnya sistem pendukung saya, yang telah membantu penyelesaian skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna dalam bahasa dan penyampaian. Karena itu, penulis sangat berharap adanya saran dan kritik yang membangun untuk perbaikan. Semoga skripsi ini bermanfaat dan dapat menjadi referensi bagi pembaca.

Makassar, 22 September 2025



AYUB ANUGRAH PASKAH AREZHANDY

NIT. 21.41.032

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Ayub Anugrah Paskah Arezhandy  
NIT : 21.41.032  
Program Studi : Nautika

Penulis menyampaikan bahwa karya tulis ini yang berjudul:

Skripsi berjudul “**Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Labuh untuk Mencegah Kapal Larat di MV. Meratus Ultima 2**” ini merupakan karya asli penulis. Seluruh isi di dalamnya adalah hasil pemikiran penulis sendiri, kecuali bagian tema dan kutipan yang disebutkan, merupakan hasil pemikiran penulis sendiri.

Apabila pernyataan ini terbukti tidak benar, saya bersedia menerima sanksi dari Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 22 September 2025



AYUB ANUGRAH PASKAH AREZHANDY

NIT . 21.41.032

## ABSTRAK

Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Labuh Untuk Mencegah Terjadinya Kapal Larat Di MV. Meratus Ultima 2 (Dibimbing oleh H.Makmur dan ismail).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana penerapan prosedur dinas jaga labuh di MV. Meratus Ultima 2 apakah sudah dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan. Dan jika tidak dilaksanakan, apa yang menyebabkan tidak terlaksananya penerapan prosedur dinas jaga labuh di kapal MV. Meratus Ultima 2 apakah sudah di laksanakan sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu kualitatif dengan teknik pengumpulan data yaitu observasi dan tinjauan kepustakaan. Hasil kesimpulan dari penelitian ini adalah pelaksanaan dinas jaga labuh di kapal MV. Meratus Ultima 2 sudah dilaksanakan namun tidak sepenuhnya sesuai dengan prosedur atau aturan yang telah ditetapkan, hal ini dibuktikan dengan adanya masalah ketika berlabuh jangkar, masalah kapal larat di karenakan kurangnya di terapkan aturan dinas jaga ketika kapal sedang berlabuh jangkar sehingga kapal hampir mengalami tubrukan dengan kapal lain. kapal serta loyalitas dalam memelihara alat keselamatan tersebut, guna meminimalisir angka kecelakaan dan mendukung operasional kapal.

**Kata Kunci :** *Dinas jaga, keselamatan, Berlabuh jangkar, Bahaya Tubrukan, Instruksi*

## ABSTRACT

Analysis of the Implementation of the Anchor Guard Service in Preventing Shipwrecks on the MV. Meratus Ultima 2  
(Supervised by H. Makmur and Ismail).

This study aims to determine how the implementation of the anchor watch procedure on the MV. Meratus Ultima 2 has been carried out in accordance with the specified procedures.

And if not implemented, what causes the implementation of the anchor watch procedure on the MV. Meratus Ultima 2 to not be implemented in accordance with the specified procedures.

The method used in this research is qualitative with data collection techniques, namely observation and literature research. The conclusion of this study is the implementation of the anchor watch on the MV. Meratus Ultima 2 has been implemented but not fully in accordance with the procedures or rules that have been set, this is evidenced by the problem when anchoring, the problem of the ship drifting due to the lack of implementation of the watchkeeping rules when the ship is anchored so that the ship almost collided with another ship. ships and loyalty in maintaining the safety equipment, in order to minimize the number of accidents and support ship operations.

**Keywords:** *Watchkeeping, safety, Anchoring, Risk of Collision, Standing Order.*

## DAFTAR ISI

	Halaman
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
A. Tinjauan Pustaka	10
1. Pengertian Dinas Jaga	10
2. Peran dan Tanggung Jawab Perwira Jaga	13
3. Prinsip Umum Dinas Jaga	15
4. Menyiapkan Dan Melakukan Dinas Jaga	19
5. Pedoman Pelaksanaan Dinas Jaga	20
6. Perintah-perintah kemudi	21
7. Pengertian Pencegahan	22
8. Bahaya Tubrukan	22
9. Peralatan Navigasi	25
B. Kerangka Pikir	27

BAB III METODE PENELITIAN	33
A. Jenis Penelitian	33
B. Definisi Operasional Variabel	33
C. Teknik Pengumpulan Data	33
D. Teknik Analisis Data	34
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	36
A. Hasil Penelitian	36
B. Pembahasan	46
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	56
A. Kesimpulan	56
B. Saran	56
DAFTAR PUSTAKA	57
LAMPIRAN- LAMPIRAN	59
RIWAYAT HIDUP	59

## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
Gambar 4. 1 Gambar ilustrasi posisi MV. Meratus Ultima 2	45
Gambar 4. 2 Radius putar jangkar	50

## DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
Tabel 4. 1 Ship Particular MV. Meratus Ultima 2	36
Tabel 4. 2 CREW LIST MV. Meratus Ultima 2	37
Tabel 4. 3 Pembagian Jaga Navigasi MV. Meratus Ultima 2	39
Tabel 4. 4 Muster List Tubrukan	40
Tabel 4. 5 Jam Kerja Dan Jam Istirahat MV. Meratus Ultima 2	42
Tabel 4. 6 Cheklist Observasi di MV. Meratus Ultima 2	50
Tabel 4. 7 Penilaian hasil observasi di MV. Meratus Ultima 2	52

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Safety Drill dan Safety Meeting	59
Lampiran 2. Proses Pemuatan Cargo	60
Lampiran 3. Proses Ship To Ship (STS)	61

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi laut dipilih karena mampu mengirimkan barang dalam jumlah besar dengan biaya lebih hemat dibandingkan moda transportasi lain. Nakhoda dan awak kapal dituntut memiliki tanggung jawab, etika kerja, dan disiplin tinggi agar operasional berjalan lancar. Karena itu, setiap perwira, khususnya yang bertugas di geladak, harus memahami aturan dinas jaga.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Pasal 1 ayat (36), kapal adalah kendaraan air yang digerakkan oleh angin, mesin, atau sumber energi lain, termasuk yang ditarik, didorong, atau dilengkapi penyangga dinamis, serta alat apung yang tetap di tempat. Sementara itu, distribusi barang bisa dilakukan melalui jalur darat, udara, maupun laut. Sebagai negara kepulauan, Indonesia mengandalkan transportasi laut untuk menghubungkan antar-pulau.

Setiap kapal harus mematuhi aturan jaga, termasuk petugas yang mengawasi dinas jaga agar terhindar dari tabrakan. Keselamatan dan ketepatan pelayaran sangat bergantung pada kemampuan serta kinerja kru. Pelaksanaan tugas jaga membutuhkan ketelitian, kewaspadaan, tanggung jawab, dan konsentrasi tinggi, terutama di dek, agar perusahaan terhindar dari klaim keterlambatan. Oleh karena itu, selama berlayar, dinas jaga harus dijalankan sesuai prosedur perusahaan serta peraturan nasional dan internasional.

Untuk menjalankan tugasnya dengan baik, seorang mualim profesional membutuhkan data navigasi yang akurat dari pemerintah, agen, atau sumber terpercaya lainnya. Pelaksanaan dinas jaga yang efektif memerlukan partisipasi kru dalam mengelola data Contohnya meliputi kendala pengiriman, gangguan akibat medan magnet, dan pencemaran laut. Selama bertugas, perwira harus tetap berada di

anjungan hingga digantikan, memanfaatkan semua alat navigasi secara maksimal, mengatur tugas agar tidak saling mengganggu, dan memastikan kru mendapat istirahat cukup.

Sebagai contoh, menurut Kompas.com (2021) mengenai insiden KMP Namparnos menabrak kapal ternak, pada Minggu, 4 April 2021 pukul 12.11, KM Cemara Nusantara 6 sedang berlabuh di rede Tenau Kupang. KMP Namparnos terbawa arus karena mesin mati dan menabrak haluan KM Cemara Nusantara 6, membawa perahu dan jaring, saat cuaca sedang buruk. KM Cemara Nusantara 6 sebelumnya berlabuh untuk menghindari angin kencang, namun kecelakaan tetap terjadi.

Setelah KM Cemara Nusantara 6 berlabuh, KMP Namparnos yang kehilangan tenaga mesin hanyut terbawa arus hingga menabrak kapal tersebut. Kejadian bermula pada pukul 13.42 waktu setempat, saat Mualim 2 menerima panggilan melalui VHF CH 12 dari KMP Namparnos yang melaporkan kapalnya hanyut karena gangguan mesin. Dua menit kemudian, Mualim 2 memberi tahu nakhoda KM Cemara Nusantara 6 tentang kapal yang mendekat. Seluruh kru KMP Namparnos berhasil diselamatkan, dan kapal tersebut diikat ke KM Cemara Nusantara 6 agar tidak terbawa arus lebih jauh

KMP Namparnos diikat ke KM Cemara Nusantara 6 menggunakan dampra untuk mencegah benturan. Ahmad memastikan kedua kapal sudah dalam kondisi aman, tetapi kerusakan akibat gesekan dan benturan belum dapat didokumentasikan karena cuaca buruk. Inspeksi dan dokumentasi akan dilakukan segera setelah kondisi cuaca memungkinkan

Sebagai contoh lain, menurut Ekonomi Bisnis.com, Kementerian Perhubungan menduga kecelakaan KMP Bahuga Jaya yang menabrak kapal tanker tersebut Norgas Cathinka disebabkan human error, khususnya kesalahan olah gerak oleh juru mudi. Direktur Perkapalan dan Kepelautan Kemenhub, Iyan Riswandi, menyebut dugaan ini

berdasarkan tindakan mualim kapal, namun keputusan resmi menunggu hasil Mahkamah Pelayaran. Berdasarkan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut 1972 (COLREG), Kapal yang melihat kapal lain di sisi kanannya wajib mengambil tindakan untuk menghindar. Kecelakaan terjadi di wilayah ALKI, perairan internasional di Selat Sunda. Lampu kiri kapal merah dan kanan hijau menunjukkan larangan berbelok ke kiri. Dalam kejadian ini, kapal tanker bergerak benar ke kanan, sedangkan KMP Bahuga berbelok ke kiri sehingga tabrakan tidak bisa dihindari.

Awalnya KMP Bahuga Jaya sebagai kapal yang bertahan di posisi kanan seharusnya bisa mengambil tindakan sebelum memasuki tahap kritis, namun terlambat melakukannya. Kedua kapal juga seharusnya saling berkomunikasi, tetapi menurut nakhoda KMP Bahuga, upaya menghubungi MT Norgas tidak mendapat jawaban, sehingga komunikasi antar nakhoda tidak terjadi. Tabrakan terjadi di Selat Sunda pada 26 September 2012, menewaskan tujuh orang dan menyelamatkan 206 lainnya. Arus di wilayah tersebut cukup kencang, namun menurut Iyan Riswandi, hal ini bukan alasan bagi nakhoda untuk gagal menghindari tabrakan karena seorang nakhoda seharusnya tahu tindakan yang tepat.

Arus deras di Selat Sunda memang ada, tetapi tidak sepenuhnya bisa dijadikan alasan kecelakaan karena terjadi di bawah draft kapal. Menurut laporan Syahbandar, saat tubrukan, nakhoda tidak mengetahui kejadian karena Mualim I sedang bertugas di jaga, sedangkan nakhoda berada di bawah. Iyan juga menyoroti pelanggaran muatan di kapal, seperti pengaturan kendaraan roda dua maupun empat yang tidak memenuhi aturan keselamatan, kendaraan tidak diikat, dan saling berdempetan tanpa ruang yang cukup

Untuk keselamatan, kapal harus menyediakan ruang agar petugas bisa menangani insiden, misalnya kebakaran. Kendaraan perlu diikat agar tidak bergeser oleh ombak dan menjaga keseimbangan kapal. Namun, menurut Riwandi, jika aturan ini diikuti sepenuhnya, keberangkatan kapal bisa tertunda karena proses pengikatan setiap

kendaraan memakan banyak waktu, sehingga aturan sering diabaikan.

Iyan menjelaskan bahwa di Selat Sunda belum terpasang Vessel Traffic System (VTS), sistem pengendalian gerak kapal, mirip Air Traffic Control (ATC) di penerbangan. VTS belum dipasang karena keterbatasan dana dan biaya penggantian yang diperlukan setiap 15 tahun. Selain itu, kapal kecil tanpa AIS atau radio tidak bisa terpantau. Menurut Bambang S. Ervan dari Kemenhub, pengaturan kapal di laut berdasarkan IMO Colreg 1972, sedangkan sistem mirip ATC dikenal dengan Traffic Separation Scheme (TSS), yang saat ini baru diterapkan di Selat Malaka dan harus disetujui IMO sesuai persyaratan tertentu.

Sebagai contoh studi kasus, menurut aksarapradiva.com, KM Lintas Armada Nusantara tenggelam di alur perairan muara Pangkalbalam, Kota Pangkalpinang, Bangka Belitung, pada Minggu dinihari (07/07/2024) akibat arus deras saat surut. Kapal tersebut sedang lego jangkar membawa 13 ABK, berada di depan KM Sentosa 12 yang juga sedang berlabuh. Berdasarkan pernyataan Kepala Kantor Pencarian dan Pertolongan Pangkalpinang, I Made Oka Astawa.

Menurut salah seorang ABK KM Lintas Armada Nusantara, pada pukul 03.17 WIB, perairan muara Pangkalbalam sedang surut dengan arus deras sehingga jangkar kapal terseret arus. Nahkoda berusaha menghidupkan mesin, namun kapal tetap terbawa arus dan menabrak haluan KM Sentosa 12. Kejadian berlangsung sangat cepat sehingga ABK tidak sempat mengendalikan kapal, yang akhirnya miring. Para ABK mengevakuasi diri ke lambung kapal untuk menghindari jatuh ke air. Nahkoda segera menghubungi KSOP Pangkalbalam dan Kansar Pangkalpinang untuk evakuasi. Tim SAR gabungan, termasuk Basarnas, Pelindo, KSOP, dan agen kapal, bergerak ke lokasi dan berhasil mengevakuasi 13 ABK beserta nahkoda ke Pelabuhan Pangkalbalam. Kapal yang terbalik dan tenggelam akan dievakuasi bersama Pelindo agar alur pelayaran tetap aman. Semua ABK selamat, namun muatan pupuk tidak bisa diselamatkan. Oka berharap sinergi SAR tetap terjaga

untuk respon cepat di Bangka Belitung.

Penulis mengalami sendiri saat Praktek Laut (PRALA) di MV. Meratus Ultima 2, ketika kapal berlabuh jangkar di perairan Amamapare, Papua. Cuaca buruk membuat kegiatan transfer kargo (ship-to-ship) ditunda. Pada saat itu, Taruna dan Chief Officer berada di ruang Bosun Store, sehingga kapal hampir terseret arus (larat) dan nyaris menabrak MV. Meratus Dili yang berlabuh di belakang. Semua kru harus siaga di haluan dan buritan, kejadian ini terjadi akibat prosedur dinas jaga tidak dilaksanakan secara maksimal. Mengingat pentingnya pelaksanaan dinas jaga sesuai Colreg 1972 untuk keselamatan dan kelancaran tugas, penulis tertarik mengambil judul **“Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Labuh Untuk Mencegah Terjadinya Kapal Larat di MV. Meratus Ultima 2”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Sutrisno Hadi menyatakan bahwa rumusan masalah muncul dari suatu peristiwa yang menimbulkan pertanyaan. Pertanyaan ini kemudian mendorong penulis untuk melakukan penelitian dan mengumpulkan data.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Karena kurang mematuhi prosedur berdinas jaga oleh perwira jaga saat kapal berlabuh, maka mengakibatkan kapal larat.
2. Apakah pelaksanaan dinas jaga labuh MV. Meratus Ultima 2 saat berlabuh di perairan Amamapare sudah optimal?

## **C. Tujuan Penelitian**

Menurut Prof. Dr. Soekidjo Notoatmodjo, penelitian bertujuan mencari solusi atau jawaban atas suatu masalah. Tujuan ini penting agar informasi yang diperoleh dapat mengembangkan ilmu pengetahuan dan membantu menyelesaikan masalah di masyarakat

Untuk memahami pelaksanaan dinas jaga labuh dalam mencegah kapal tergelincir saat berlabuh.

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### 1. Manfaat Teoritis

Penulis berharap penelitian ini bisa menambah wawasan serta wawasan bagi penulis maupun pembaca mengenai faktor penyebab kapal larat saat berlabuh jangkar.

##### 2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pemahaman pembaca mengenai pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah kapal larat dan dapat diterapkan di kapal sesuai Peraturan yang berlaku.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

##### **1. Pengertian Dinas Jaga**

Berdasarkan KBBI, pelayanan berkaitan dengan tugas atau pekerjaan. Piket berarti bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, sedangkan dinas jaga adalah tugas pengawasan secara bergilir adalah tugas menjaga kapal atau pelabuhan agar tetap aman dan terkendali.

Menurut E.W. Manikome dalam *Tugas Jaga*, cermat berarti memperhatikan dan mengawasi kapal dengan seksama. Istilah 'penjaga laut' merujuk pada periode dinas jaga selama empat jam bagi perwira, awak, atau pekerja kapal:

- a) Berhati-hati berarti memperhatikan, mengawasi, dan melindungi kapal dengan seksama.
- b) Caution berarti tetap berhati-hati dalam mengawasi memantau dan menghindari bahaya tabrakan.
- c) Waspada' berarti selalu berhati-hati dan siap menghadapi keadaan apa pun.

Wakil nakhoda adalah perwira yang bertanggung jawab untuk menjaga kapal dengan penuh hati-hati. Untuk menghindari tabrakan, perwira harus memahami karakter kapal, mematuhi peraturan, dan memastikan kapal selalu terkendali dengan baik.

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Pasal 3, pelayaran sebagai moda transportasi bertujuan memudahkan pergerakan orang dan barang melalui perairan sekaligus menjamin keselamatan angkutan laut untuk mendukung kelancaran kegiatan ekonomi nasional:

- a. Menanamkan semangat kebaharian
- b. Menegakkan kedaulatan negara
- c. Meningkatkan daya saing dengan mengembangkan industri

angkutan nasional.

- d. Mendukung dan mendorong tercapainya tujuan nasional.
- e. Memperkuat persatuan bangsa guna mewujudkan wawasan nusantara.
- f. Serta memperkuat ketahanan nasional.

Pelaksanaan dinas jaga di kapal, baik saat berlayar maupun sandar, diatur oleh perusahaan, termasuk tugas dan tanggung jawab petugas jaga yang mencakup:

a. Dinas Harian

Tugas ini dijalankan pada hari kerja, sedangkan hari Minggu dan hari libur digunakan untuk administrasi dan perawatan operasional kapal sesuai tanggung jawab personel.

b. Dinas Jaga

Kegiatan ini dilakukan di luar jam kerja dan meliputi jaga laut, jaga pelabuhan, serta jaga radio. Dinas jaga bertujuan menjaga kapal tetap aman dan terkendali saat berlayar. Tujuan pelaksanaan dinas jaga antara lain:

- 1) Menjamin keamanan, keselamatan, dan ketertiban kapal, muatan, penumpang, serta lingkungan sekitarnya.
- 2) Mematuhi semua peraturan dan ketentuan yang berlaku, baik di tingkat nasional maupun internasional.
- 3) Menjalankan seluruh instruksi dari perusahaan atau nakhoda, baik secara tertulis maupun lisan, termasuk Standing Order dan Bridge Order.

c. Dinas jaga laut

Tugas jaga dilakukan saat kapal berlayar, mencakup seluruh dek, termasuk haluan, buritan, serta sisi kiri dan kanan. Petugas jaga, terutama ABK, tidak boleh meninggalkan pos tanpa izin Perwira jaga navigasi dan harus melaksanakan tugas dengan bertanggung jawab sepenuhnya

- 1) Pengamatan adalah menjaga kewaspadaan secara

terus-menerus dengan melihat, mendengar, dan memanfaatkan alat bantu untuk memantau perubahan penting. Hal ini mencakup kondisi cuaca, jarak pandang, kepadatan lalu lintas, dan potensi bahaya navigasi untuk mencegah kecelakaan seperti tabrakan, kandas, dan risiko lainnya..

- 2) Petugas pengamatan harus fokus penuh pada tugasnya dan tidak boleh menangani pekerjaan lain agar pengamatan berjalan efektif.
- 3) Saat cuaca buruk, semua benda yang bisa bergerak di geladak harus diperiksa dan diamankan dengan baik.
- 4) Memberi peringatan kepada awak kapal agar menjauhi peralatan berbahaya di geladak saat cuaca buruk, dan memastikan tali keselamatan atau tali penolong terpasang jika diperlukan.

d. Dinas jaga ketika kapal labuh jangkar

Saat menjalankan dinas jaga saat kapal berlabuh, ada beberapa hal yang harus diperhatikan, yaitu:

- 1) Melakukan pengamatan rutin untuk memastikan kapal tetap berada di posisi jangkar yang aman dengan memperhatikan objek di sekitar pantai.
- 2) Memastikan pengamatan dilakukan secara terus-menerus dan efektif.
- 3) Memastikan kapal diperiksa secara rutin.
- 4) Memantau kondisi gelombang, cuaca, dan laut.
- 5) memberi tahu perwira jaga jika jangkar diduga tergeser atau bergerak.
- 6) Memastikan lampu navigasi menyala tepat waktu dan semua tanda atau peralatan ditempatkan sesuai kondisi.

e. Dinas jaga di pelabuhan

Saat kapal sandar di pelabuhan untuk bongkar muat atau

kegiatan lain berperan untuk:

- 1) Mematuhi seluruh peraturan internasional, nasional, dan lokal.
- 2) Menjaga ketertiban dan kelancaran aktivitas kapal.
- 3) Memastikan seluruh barang dan inventaris kapal tetap aman dan terawat.
- 4) Memberi perhatian khusus pada barang atau peralatan yang berbahaya, beracun, atau mudah terbakar.
- 5) Memastikan semua tali kepil, termasuk tros dan spring, tetap terikat aman pada bolder masing-masing.

Setiap awak kapal, terutama Muallim, harus memahami dan menjalankan prosedur dinas jaga dengan benar, termasuk aturan jam kerja, jam jaga, dan jam istirahat. Semua ketentuan tersebut harus mengikuti standar internasional yang berlaku.

Setiap tugas dalam dinas jaga harus dilakukan dengan penuh tanggung jawab agar kondisi kerja tetap terjaga.

## **2. Peran dan Tanggung Jawab Perwira Jaga**

### **a. Pengertian Perwira Jaga**

Perwira jaga yaitu seorang perwira yang ditunjuk untuk menjalankan tugas pengawasan dan pengendalian operasional di suatu pos tertentu selama periode waktu jaga. Dalam konteks militer laut atau pelayaran, Perwira jaga memegang tanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, kru, dan pelaksanaan tugas-tugas operasional selama jam jaga berlangsung.

### **b. Peran Perwira Jaga Saat Berlabuh**

#### **1) Pemantauan Keamanan**

Mengawasi Lalu lintas kapal, Perwira Jaga harus terus-menerus memantau kapal-kapal lain yang melintas di sekitar area jangkar. Tujuannya adalah untuk memastikan tidak terjadi tabrakan atau

gesekan antar kapal, terutama jika area tersebut ramai oleh lalu lintas laut.

- 2) Memastikan kapal tetap di posisi aman saat kapal melempar jangkar, bukan berarti kapal akan 100% diam. Pengaruh angin, arus laut, dan gelombang bisa membuat kapal bergeser. Perwira Jaga bertugas memastikan kapal tidak melayang keluar dari area aman atau masuk ke zona bahaya.
- 3) Pemantau Kondisi Cuaca dan Arus  
Perubahan mendadak dalam cuaca (seperti badai, hujan deras, kabut), arah dan kecepatan angin, serta arus laut dapat mengganggu posisi kapal dan berpotensi menimbulkan bahaya. Jika terjadi perubahan signifikan yang bisa membahayakan kapal, pemantau ini harus segera memberi tahu nahkoda atau agar tindakan seperti menambah panjang rantai jangkar, menghidupkan mesin, atau bersiap pindah posisi dapat dilakukan.

#### c. Peran Perwira Jaga Saat Bongkar Muat

Perwira jaga memegang peran penting Dalam proses bongkar muat kapal di Pelabuhan. Berikut tanggung jawab utama perwira jaga selama proses tersebut:

- 1) Membaca dan memahami rencana penempatan muatan yang akan dimuat atau dibongkar, serta mengikuti prinsip pemuatan yang tepat untuk menjaga stabilitas kapal dan keamanan muatan.
- 2) Mengawasi penggunaan peralatan bongkar muat, seperti blok, segel ganco, dan alat lain, agar proses berjalan aman dan lancar.
- 3) Melakukan pengawasan dan pengendalian keamanan kapal, termasuk mencegah pencurian, kebakaran, dan menjaga kapal agar tidak hanyut selama proses bongkar muat berlangsung.
- 4) Melakukan rondaan keliling kapal secara berkala untuk memantau kondisi tali kepil, tangga, serta memasang rat guard pada tali kepil guna mencegah kerusakan dan kecelakaan.

- 5) Memeriksa dan mencatat draft kapal serta kondisi kapal (*ship's condition*) untuk memastikan kapal tetap stabil dan aman selama bongkar muat.
- 6) Menjaga komunikasi dan koordinasi dengan nahkoda, chief officer, dan kru lain agar semua prosedur bongkar muat sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan berjalan efektif.
- 7) Mematuhi peraturan pelabuhan dan syahbandar, termasuk pemasangan penerangan yang memadai terutama pada malam hari untuk keselamatan operasi bongkar muat.
- 8) Mengawasi penggunaan air tawar dan menjaga stabilitas kapal agar proses bongkar muat tidak mengganggu keseimbangan kapal.
- 9) Mencatat semua kejadian penting selama proses bongkar muat dalam buku harian kapal (*log book*) sebagai dokumentasi dan bahan evaluasi.
- 10) Mengambil tindakan pencegahan terhadap polusi lingkungan yang mungkin timbul selama bongkar muat berlangsung<sup>16</sup>.

Secara keseluruhan, perwira jaga bertanggung jawab Memastikan proses bongkar muat berlangsung aman, tertib, dan efisien dengan menjaga keamanan kapal, muatan, kru, dan lingkungan sekitar pelabuhan<sup>1267</sup>. Peran ini sangat krusial untuk mencegah kecelakaan, kerusakan muatan, dan gangguan operasional yang dapat menimbulkan kerugian bagi perusahaan pelayaran.

### **3. Prinsip Umum Dinas Jaga**

#### **a. Pengaturan tugas jaga**

Dinas jaga harus diatur dengan baik agar mampu menghadapi kondisi lingkungan, sekaligus memungkinkan pengamatan yang efektif. Saat menentukan jumlah dan komposisi petugas jaga, perlu diperhitungkan juga bawahan yang akan terlibat:

- a. Anjungan (bridge) harus selalu dijaga dan harus selalu dijaga

- b. Kondisi cuaca dan jarak pandang, baik pada pagi maupun malam hari.
  - c. Memanfaatkan radar atau perangkat navigasi lain untuk mendukung operasi.
  - d. Apakah kapal sudah dilengkapi dengan sistem system kemudi otomatis.
  - e. Kondisi Terutama yang disebabkan oleh kesalahan dalam pengoperasian kapal.
- b. Prosedur kerja

Prosedur kerja adalah rangkaian langkah yang dijalankan agar suatu kegiatan berjalan lancar, dengan aturan jelas di setiap tahap untuk memudahkan pemahaman. Dalam perusahaan, SOP (Standar Operasi Prosedur) digunakan sebagai panduan agar setiap pekerjaan dijalankan dengan cara yang efektif, teratur, dan sesuai aturan yang berlaku (Tambunan, 2013).

SOP diterapkan untuk mencegah pekerja melakukan kesalahan yang sama berulang kali. Menurut Stup (2001), SOP membantu memahami langkah kerja serta menyederhanakan dan menyamakan persepsi. Di perusahaan atau organisasi, SOP juga digunakan untuk mengevaluasi, menilai, dan meningkatkan kualitas pekerjaan secara berkelanjutan.

Penulis dapat memetakan alur dokumen melalui observasi dan wawancara, dan menyimpulkan bahwa masalah perusahaan muncul karena pekerjaan dokumen yang tidak konsisten, berisiko merusak integritas. Dokumen yang dicetak dengan Printer dot matrix mencetak satu lembar per satu kali, sehingga sering terjadi kesalahan. Dokumen dan faktur SPB yang dibawa pengemudi hanya berupa kertas biasa tanpa pelindung, sehingga mudah kusut atau rusak.

Perusahaan belum menyediakan dokumen dengan baik, padahal pengelolaan yang rapi bisa mempercepat proses, misalnya dengan memisahkan dokumen berdasarkan abjad untuk mempermudah pencarian. Karena dokumen dan faktur SPB berfungsi sebagai bukti transaksi, pengelolaan dan penyimpanan yang rapi sangatlah penting. Oleh karena itu, penulisan ini bertujuan menyempurnakan prosedur kerja dan menemukan kegiatan yang memakan waktu ekstra.

(Dikutip dari Asian Journal of Management Entrepreneurship and Social Science, 2024) Untuk meningkatkan kualitas penerapan ISM-Code, kemampuan SDM harus ditingkatkan melalui pendidikan dan pelatihan yang rutin dilakukan di setiap kapal, kursus singkat yang diadakan oleh manajemen perusahaan atau melalui penugasan personil untuk mengikuti pendidikan di lembaga formal pemerintah. Perlu adanya upaya peningkatan motivasi bagi setiap personil yaitu dengan cara meningkatkan kesejahteraan, menjamin kehidupan yang layak sehingga dapat meningkatkan kinerja dan menghilangkan kecenderungan personil yang sudah berpengalaman untuk pindah ke perusahaan lain.

c. Kondisi *crew* dalam melaksanakan tugas jaga

Tugas perwira dan awak kapal perlu diatur dengan jelas agar pelaksanaan jaga pertama dan seterusnya berjalan lancar pergantian antarperwira memberikan istirahat yang cukup, sehingga efisiensi kerja tidak terganggu. Pengganti jaga harus sehat Perwira dan awak jaga harus dalam kondisi sehat dan bebas alkohol. Mereka wajib beristirahat minimal 10 jam dalam 24 jam untuk mencegah kelelahan:

- a. Kegiatan yang tidak bisa ditunda demi keselamatan kapal atau mencegah pencemaran lingkungan harus segera ditangani karena sangat penting.

- b. Sebaiknya tidak bekerja terlalu lama, meskipun waktu istirahat sudah cukup.
  - c. Salah satu cara mencegah kelelahan adalah dengan menambah durasi istirahat..
  - d. Jam kerja perlu diatur, dicatat, dan rutin diperiksa.
- d. Perlindungan dari lingkungan laut
- Jika terjadi pencemaran, setiap anggota jaga harus memahami dampaknya dengan jelas. Oleh karena itu, semua langkah pencegahan harus mengikuti aturan nasional dan internasional.
- e. Melaksanakan tugas jaga navigasi
- Sebelum berlayar, semua informasi dan rute harus diperiksa serta perjalanan direncanakan. Dengan alat navigasi yang tepat, posisi dan kecepatan kapal dicek secara rutin selama jaga untuk memastikan tetap sesuai rute. Perwira bertanggung jawab mengoperasikan dan menempatkan semua peralatan keselamatan navigasi, sambil memperhatikan batasan operasionalnya.
- Perwira jaga tidak boleh melakukan pekerjaan lain yang bisa membahayakan keselamatan navigasi. Saat menggunakan radar, mereka harus tetap waspada agar terhindar dari tabrakan, termasuk di pelabuhan, sesuai aturan. Perwira jaga juga harus siap mengoperasikan kemudi, mesin, dan alat bunyi, serta memantau pergerakan kapal dengan teliti.
- f. Serah terima tugas jaga
- Saat pergantian jaga, jangan menugaskan orang yang Jika sakit atau tidak mampu, nakhoda harus diberi tahu Perwira pengganti bertanggung jawab memastikan bawahannya siap dan mampu menjalankan tugas jaga dengan baik. Perwira yang tidak mampu menyesuaikan diri dengan kondisi malam tidak diperbolehkan bertugas. Petugas pengganti menyampaikan pernyataan berikut:
- a. Perintah nakhoda tentang navigasi kapal, baik umum maupun khusus.

- b. Posisi, arah, kecepatan, dan kedalaman kapal.
- c. Kondisi arus, cuaca, dan jarak pandang beserta pengaruhnya terhadap arah dan kecepatan kapa.
- d. Peralatan navigasi dan keselamatan yang digunakan atau akan digunakan selama jaga.

Petugas jaga hanya boleh meninggalkan anjungan setelah tugasnya selesai dan petugas pengganti sudah hadir. Jika pergantian jaga tiba tapi pengganti belum datang, Saat serah terima, peristiwa ini wajib dilaporkan kepada perwira atau ketua jaga. semua informasi penting tentang keselamatan pelayaran wajib disampaikan.

Petugas jaga pengganti wajib berada di anjungan atau lokasi jaga lain sekitar 15 menit sebelum giliran dimulai, agar dapat menyesuaikan penglihatan, terutama saat malam atau kondisi ekstrem. Tugas jaga hanya diterima jika penglihatan telah siap dengan lingkungan sekitar. Jam jaga ditetapkan Meskipun ditetapkan oleh nakhoda, pengaturan tugas jaga sehari-hari dikendalikan oleh Muallim I selama kapal berlayar maupun bersandar.

#### **4. Menyiapkan Dan Melakukan Dinas Jaga**

Menurut Sulistijo (2002:63), Peraturan VIII mengatur tugas jaga dan prinsip yang harus dipatuhi. Pemerintah bertanggung jawab memastikan perusahaan, nakhoda, kepala ruang mesin, dan seluruh petugas jaga memahami persyaratan serta pedoman STCW agar tugas jaga selalu berjalan sesuai kondisi kapal. Nakhoda wajib memastikan pengaturan jaga cukup untuk menjaga keselamatan operasi kapal.

Dalam melakukan perawatan dan pengawasan yang efektif, perlu diperhatikan beberapa hal: menjaga kewaspadaan visual terus-menerus untuk memantau situasi, termasuk kapal dekat dan tanda-tanda pantai;

Memantau kondisi cuaca, khususnya jarak pandang, serta mengawasi posisi dan pergerakan kapal di sekitar,

Kemampuan mengenali lampu pantai dan perahu sangat penting, begitu pula penggunaan stasiun gema untuk radar dan pengawasan. Kontrol harus dijalankan dengan tepat, dan juru mudi menerima instruksi yang akurat. Kegagalan sering terjadi karena lemahnya organisasi di platform:

- a. Menentukan penjagaan ganda saat situasi sedang ramai atau membutuhkan pengawasan ekstra.
- b. Memastikan jumlah personel cukup saat situasi tertentu, misalnya saat Kepadatan lalu lintas kapal tinggi.
- c. Panduan kontak yang jelas nakhoda.
- d. Menempatkan pengawas di titik tinggi, seperti atas anjungan.
- e. Menugaskan jurumudi berpengalaman.
- f. Memindahkan kemudi dari mode otomatis ke manual sebagai bagian dari tugas rutin
- g. Petunjuk jelas untuk memperlambat kapal saat pandangan terbatas.

Nakhoda bisa memberikan instruksi jaga tetap (Standing Order) yang dicatat dalam buku perintah malam,

## **5. Pedoman Pelaksanaan Dinas Jaga**

Menurut Mawardi, K. (2021), STCW 1978 (amandemen 2010) menyatakan bahwa kapal tertentu atau yang membawa muatan berbahaya mungkin memerlukan pedoman khusus yang harus disusun oleh nakhoda. Perwira jaga harus melaksanakan tugas dengan efektif demi keselamatan jiwa, perlindungan harta, dan pencegahan pencemaran laut, serta mengikuti ketentuan dan petunjuk perusahaan.

Personel jaga harus cukup jumlahnya dan kompeten agar tugas berjalan efektif. Perwira jaga menyesuaikan penugasan dengan kemampuan setiap anggota, memastikan semua memahami tanggung

jawabnya, dan menempatkan personel pada posisi yang mendukung kerja efektif dan efisien tanpa melebihi kapasitas mereka.

## 6. Perintah-perintah kemudi

Menurut Syibli & Nuryaman (2021), perintah kemudi harus jelas, singkat, dan tegas supaya jurumudi dapat mendengar dan memahaminya. Jurumudi wajib mengulang perintah sebelum mengeksekusinya, dan perwira jaga harus memastikan kemudi berada pada sudut yang tepat untuk mencegah tabrakan atau kandas.

- a. Perintah kemudi disampaikan dengan urutan: arah dulu, kemudian besarnya.
- b. Untuk mencegah kebingungan, digunakan istilah Starboard/Port (kanan/kiri) atau Right/Left, dengan Right/Left lebih sering dipakai di Amerika Serikat.
- c. Setiap perintah harus diulang persis seperti diberikan, misalnya:
  - a. *Starboard/Port (Right/Left) {degree} rudder*: kemudi kanan/kiri sesuai derajat tertentu
  - b. *Hard Starboard/Port (Hard Right/Left) rudder*: cikar kanan/cikar kiri
  - c. *Rudder amidship*: kemudi di tengah, sudut 0°
  - d. *Increase your rudder/naikkan kemudi* : Tambahkan sudut kemudi.
  - e. *Ease your rudder/kurangi kemudi* : Kurangi sudut kemudi.
  - f. *Shift your rudder* : bah kemudi ke arah berlawanan dengan sudut yang sama.
  - g. *Mind your helm* atau 'kendalikan kemudi' berarti berhati-hati mengemudi, biasanya sebagai tanda siap menerima perintah selanjutnya.
  - h. *Steady as you go'* atau 'kemudi tetap begitu' menginstruksikan mempertahankan arah sesuai haluan kapal
  - i. *Steady on course'* artinya pertahankan haluan yang sedang diikuti

- j. *Steer'* atau 'kemudikan' digunakan untuk perubahan arah kecil (di bawah 50°), dan arah baru harus segera ditentukan.
- k. *Steering nothing to the starboard/port (right/left) of/* jangan berputar ke kanan/kiri : Perintah untuk tidak mengarahkan kapal ke kanan atau kiri karena ada bahaya di sisi tersebut.
- l. *Keep her so/jaga* tetap demikian : Pertahankan arah kapal saat ini
- m. *Very well/sangat baik*: Jawaban yang menunjukkan bahwa perintah telah dimengerti.

## **7. Pengertian Pencegahan**

Pencegahan adalah tindakan yang dilakukan untuk menghindari terjadinya suatu hal, sehingga berkaitan erat dengan perilaku. Pencegahan korektif dilakukan oleh individu untuk menyelesaikan masalah yang muncul, misalnya kasus perampokan. Sementara itu, pencegahan preservatif bertujuan menjaga dan mengembalikan situasi agar kembali normal seperti sebelum masalah terjadi.

Menurut KBBI (2007), pencegahan adalah langkah atau tindakan untuk mencegah sesuatu terjadi. Dengan kata lain, pencegahan dilakukan masalah muncul, guna mencegah kesalahan fatal atau cedera. Pencegahan juga berkaitan dengan perilaku, yaitu upaya menghindari hambatan terhadap aktivitas manusia

Menurut Notosoedirdjo dan Latipun (2005:145), pencegahan adalah upaya yang dilakukan untuk menghindari gangguan, kerusakan, atau kerugian bagi individu maupun masyarakat. Mengatasi juga berarti melindungi diri sendiri atau orang lain agar aktivitas sehari-hari tetap aman dan nyaman.

## **8. Bahaya Tubrukan**

Tubrukan adalah situasi darurat ketika kapal menabrak kapal lain, dermaga, atau benda terapung, yang bisa membahayakan nyawa, harta, dan lingkungan. Penyebab utama tubrukan di kapal adalah:

- a. Kesalahan yang dilakukan oleh manusia

- b. Kerusakan atau kegagalan alat
- c. Kesalahan dalam mengikuti prosedur
- d. Mengabaikan atau melanggar aturan yang berlaku
- e. Faktor dari luar yang mempengaruhi
- f. Faktor takdir atau kehendak Tuhan

Langkah utama untuk menangani darurat di kapal adalah:

- a. Pendataan adalah proses mencatat kerusakan, stabilitas kapal, muatan, potensi bahaya di sekitar kapal atau dermaga, serta kondisi lingkungan, Untuk menilai seberapa besar ancaman keadaan darurat terhadap keselamatan jiwa, harta, dan lingkungan.
- b. Menyiapkan Peralatan yang sesuai kebutuhan dan personel yang diperlukan untuk menangani keadaan darurat.
- c. Melaksanakan prosedur khusus saat darurat sesuai Ship-board Emergency Contingency Plan yang berlaku di kapal.

Dalam Bab VIII STCW 1978 yang telah diamandemen pada 2010, bagian A-VIII

1. Kemampuan untuk bertugas :

- a. Setiap perwira atau anggota jaga wajib memperoleh istirahat minimal 10 jam setiap 24 jam.
- b. Waktu istirahat ini hanya boleh dibagi menjadi maksimal 2 periode, dengan masing-masing minimal 10 jam dalam 24 jam
- c. Persyaratan istirahat pada paragraf 1 dan 2 tidak wajib dipatuhi saat terjadi darurat, latihan, atau kondisi operasional yang sangat penting.
- d. Meskipun ada ketentuan sebelumnya, jam istirahat minimum bisa dikurangi menjadi 6 jam berturut-turut, asalkan hanya untuk maksimal 2 hari dan total istirahat tetap minimal 70 jam dalam 7 hari.
- e. Pemerintah terkait harus menempatkan jadwal jaga di lokasi yang mudah terlihat.

alam Bab VIII STCW 1978 (amandemen 2010), Bagian B-VIII/1 mengatur pedoman tentang kompetensi bertugas dan pencegahan kelelahan:

- a. Untuk memastikan waktu istirahat terpenuhi, 'kegiatan mendesak' hanya dilakukan untuk pekerjaan kapal yang tidak bisa ditunda, demi keselamatan, perlindungan lingkungan, atau keadaan darurat sebelum pelayaran.
- b. Walaupun 'kelelahan' belum punya definisi tunggal, semua kru kapal harus selalu memperhatikan faktor penyebabnya, termasuk yang direkomendasikan organisasi, saat membuat keputusan operasional.
- c. Dalam penerapan Peraturan VIII/1, hal-hal berikut perlu diperhatikan:
  - 1) Peraturan pencegahan kelelahan mengatur agar jam kerja tidak berlebihan sesuai Section A-VIII/1, dan waktu istirahat tidak digunakan untuk jaga atau pekerjaan lain.
  - 2) Frekuensi, durasi, dan waktu tambahan istirahat sebagai kompensasi adalah faktor penting untuk mencegah kelelahan.
  - 3) Ketentuan ini berbeda pada kapal dengan pelayaran pendek, asalkan aturan keselamatan tetap diterapkan.
- d. Pemerintah perlu mencatat dan rutin memeriksa jam kerja serta waktu istirahat pelaut untuk memastikan aturan dipatuhi.
- e. Berdasarkan investigasi kecelakaan laut, pemerintah perlu meninjau ulang peraturan pencegahan kelelahan yang ada.

Menurut Collision Regulation 1972 Aturan 2(a), kapal, pemilik, nakhoda, dan awak tetap bertanggung jawab jika lalai mematuhi aturan atau gagal mengambil tindakan berjaga yang wajar sesuai kebiasaan pelaut atau kondisi tertentu.

Tugas jaga harus dijalankan dengan penuh tanggung jawab, karena Collision Regulation 1972 tetap menuntut pertanggungjawaban

saat terjadi insiden. Oleh karena itu, jam kerja, jadwal jaga, dan waktu istirahat harus dipatuhi sesuai STCW 1978 amandemen 2010 untuk mencegah kelelahan.

Aturan Colreg diterapkan oleh perwira jaga saat ada risiko tabrakan, sesuai ketentuan Aturan 7:

*Rule 7 – Risk of Collision*

- 1) *Every vessel must use all appropriate means given the circumstances to assess the risk of collision. If there is any doubt, the risk should be considered present.*
- 2) *Radar equipment, if available and working, should be used properly, including long-range scanning for early collision warnings and systematic tracking of detected objects.*
- 3) *Assumptions shall not be made on the basis of scanty information, especially scanty radar information.*
- 4) *In determining if risk of collision exists the following considerations shall be among those taken into account:*
  - a) *The risk is considered present if the compass bearing of an approaching vessel remains nearly unchanged;*
  - b) *The risk can still exist even if the bearing changes noticeably, especially when approaching a very large vessel, a tow, or a nearby vessel.*

Aturan 7 mengatur bagaimana perwira jaga menilai risiko tabrakan, dengan pengawasan sesuai Aturan 5 dan penggunaan alat navigasi yang tepat, tanpa mengandalkan informasi yang tidak akurat.

Risiko tabrakan terlihat saat kapal yang mendekat tetap berada pada sudut yang sama terhadap kapal kita.

## **9. Peralatan Navigasi**

Menurut Tri Muryono (2010), navigasi adalah proses mengarahkan kendaraan atau kapal dari asal ke tujuan dengan aman dan efisien, menggunakan peralatan navigasi yang dioperasikan oleh navigator.

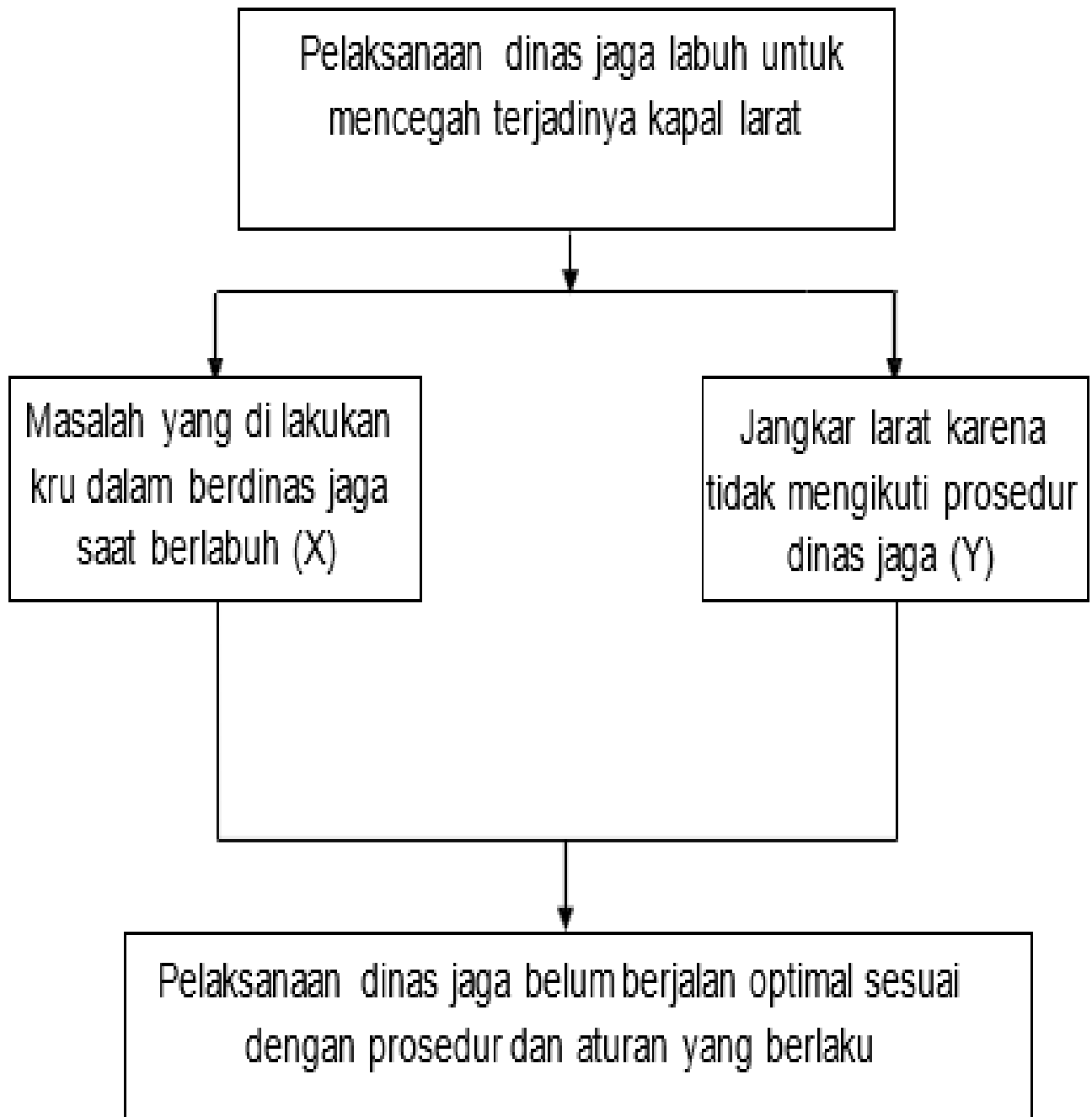
Menurut Wahab (2014), navigasi adalah salah satu cara

menjalankan bisnis pelayaran, dengan alat bantu navigasi yang dirancang untuk membuat kapal lebih aman dan mempermudah operasinya.

Beberapa peralatan navigasi di kapal antara lain GPS, kompas gyro, ARPA, kemudi, NAVTEX, dan radio VHF, yang semuanya berfungsi sebagai alat bantu navigasi.

- a. Dalam dinas jaga, penggunaan alat navigasi secara maksimal sangat penting. Menurut Aturan 7 Collision Regulation 1972, setiap kapal wajib memakai semua peralatan yang tersedia untuk mendeteksi risiko tabrakan, dan bila ragu, risiko dianggap nyata.
- b. Radar harus digunakan dengan tepat, termasuk untuk deteksi jarak jauh sebagai peringatan dini, serta untuk memantau dan mencatat objek yang terdeteksi. Pemakaian rutin alat navigasi penting untuk mendeteksi risiko tubrukan sejak awal, dan peralatannya disesuaikan dengan teknologi terbaru untuk mencegah bahaya.
- c. Perwira jaga harus memanfaatkan semua peralatan navigasi yang menjadi tanggung jawabnya secara seefektif mungkin.
- d. Jika diperlukan, perwira jaga harus segera menggunakan kemudi, mesin, dan alat bunyi tanda tanpa ragu.

10. Kerangka Pikir





## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Jenis Penelitian**

Jenis penelitian yang saya gunakan selama praktik di kapal adalah kualitatif. Menurut Sugiyono (2020, hlm. 9), penelitian ini dilakukan di kondisi alami, Peneliti berperan sebagai instrumen utama, dengan data dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Data kemudian dianalisis secara induktif, dan hasilnya bertujuan memahami makna, keunikan, fenomena, serta menemukan hipotesis.

#### **B. Definisi Operasional Variabel**

Menurut Sugiyono (2018:10), definisi operasional variabel menjelaskan apa yang diamati dan bagaimana mengukurnya dalam penelitian. Dari sini, penulis merancang item-item variabel yang digunakan. Penjelasan mengenai variabel-variabel tersebut antara lain:

1. Pelaksanaan Dinas Jaga Labuh

Dinas jaga labuh mencakup semua kegiatan, prosedur, dan tanggung jawab awak kapal, terutama petugas jaga, saat kapal berlabuh. Tujuannya adalah menjaga keselamatan, mencegah insiden, dan memastikan kapal tetap aman selama berlabuh.

2. Pencegahan Terjadinya Tubrukan

Pencegahan tubrukan adalah segala bentuk tindakan preventif yang dilakukan oleh petugas jaga labuh untuk menghindari kejadian tubrukan antara kapal yang berlabuh dengan kapal lain, objek terapung, atau struktur di sekitarnya.

#### **C. Teknik Pengumpulan Data**

Data dan informasi untuk skripsi ini dikumpulkan melalui:

1. Menurut Arifin (2011), observasi adalah pengamatan dan pencatatan fenomena secara sistematis, logis, dan objektif untuk tujuan tertentu. Penulis melakukan pengamatan langsung di lapangan saat praktik

laut di MV. Meratus Ultima 2.

2. Menurut Mardalis, tinjauan pustaka adalah penelitian yang mengumpulkan data dari sumber di perpustakaan, seperti buku, majalah, dokumen, dan catatan sejarah. Penulis melakukannya dengan membaca dan mempelajari literatur yang relevan untuk mendapatkan landasan teori penelitian.

#### **D. Teknik Analisis Data**

Analisis data yang digunakan pada penelitian secara observasi adalah:

"Menurut Bogdan dan Biklen dalam Sugiyono (2020:7), penelitian kualitatif deskriptif mengumpulkan data berupa kata atau gambar, bukan angka, kemudian dianalisis dan dijelaskan agar mudah dipahami. Penelitian ini bertujuan untuk menggambarkan dan menjelaskan pelaksanaan dinas jaga labuh dalam mencegah tabrakan di kapal MV. Meratus Ultima 2.

Metode deskriptif memanfaatkan data tertulis atau lisan untuk menggambarkan fakta di lapangan, kemudian membandingkannya dengan teori terkait untuk menjelaskan pelaksanaan penjagaan.