

**ANALISIS PELAKSANAAN TUGAS JAGA LAUT UNTUK  
MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DIATAS  
MV.PLATAMON**



**IRWANSYAH FIRDAUS**

**NIT . 17.41.210**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2022**

**ANALISIS PELAKSANAAN TUGAS JAGA LAUT  
UNTUK MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN  
DIATAS MV.PLATAMON**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Diploma IV

Jurusan

N a u t i k a

Disusun dan Diajukan Oleh

**IRWANSYAH FIRDAUS**

**17.41.210**

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

**2022**

**SKRIPSI**

**ANALISIS PELAKSANAAN TUGAS JAGA LAUT  
UNTUK MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN  
DI ATAS MV.PLATAMON**

Disusun dan Diajukan oleh:

**IRWANSYAH FIRDAUS**

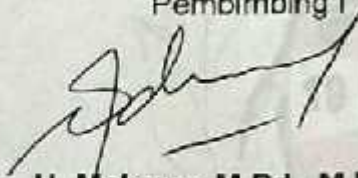
**NIT. 17.41.210**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal, 12 April 2022

Menyetujui,

Pembimbing I



**H. Makmur, M.Pd., M.Mar**  
NIP. 19611124 198203 1 008

Pembimbing II



**Haerani Asri, S.Si.T., M.T.**  
NIP. 196830820 201012 2 001

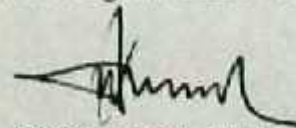
Mengetahui:

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



**Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.**  
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Program Studi Nautika



**Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.**  
NIP. 19670517 199703 1 001

## PRAKATA

Segala hormat dan puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas segala berkat dan pertolongan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul: **“ANALISIS PELAKSANAAN TUGAS JAGA LAUT UNTUK MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DIATAS MV. PLATAMON”**.

Penulisan skripsi akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi penulis untuk menyelesaikan studi pada program studi Nautika pada program Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, penyajian materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis..

Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Capt.Sukirno,M.M.Tr,M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Capt. Welem Ada', M.Pd., selaku Ketua Program Studi Nautika;
3. Bapak H.Makmur,M.Pd.,M.Mar selaku pembimbing I atas segala bimbingan dan segala tuntunan selama penulisan skripsi ini;
4. Ibu Haerani Asri, S.Si.T.,M.T. selaku pembimbing II atas segala bimbingan dan segala tuntunan selama penulisan skripsi ini;
5. Direktur dan segenap staff dari PT. Adicipta Bangun Mandiri
6. Nahkoda beserta seluruh crew MV. Platamon yang telah bersedia menerima penulis untuk belajar dan melaksanakan penelitian serta mengumpulkan data dalam kaitannya dengan penulisan tugas akhir;
7. Seluruh Civitas Akademik Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
8. Seluruh rekan-rekan Taruna Angkatan XXXVIII dan Gelombang LVI (56) Khususnya program studi Nautika yang senantiasa membantu dan memberi masukan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis mengharapkan segala kritik dan saran yang bersifat membangun sehingga penulis dapat meningkatkan pengetahuan. Semoga apa yang penulis sajikan dalam tugas akhir ini dapat memberikan manfaat dan menambah wawasan serta inspirasi dan informasi bagi taruna taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar khususnya dan bagi para pembaca pada umumnya.

Makassar, 12 April 2022



**IRWANSYAH FIRDAUS**  
**NIT:17.41.210**

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Saya : Irwansyah Firdaus

Nomor Induk Taruna : 17.41.210

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

### **ANALISIS PELAKSANAAN TUGAS JAGA LAUT UNTUK MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DIATAS MV. PLATAMON**

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan merupakan ide yang saya susun sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 12 April 2022



**IRWANSYAH FIRDAUS**  
**NIT : 17.41.210**

## ABSTRAK

**IRWANSYAH FIRDAUS**, *Analisis Pelaksanaan Tugas Jaga Laut Untuk Mencegah Bahaya Tubrukan Diatas Kapal Mv.Platamon* (Dibimbing oleh H. Makmur dan Haerani Asri).

Tugas jaga sangat berperan penting dalam dunia pelayaran, karena jika tidak mengetahui betapa pentingnya tugas dan tanggung jawab di atas kapal dapat memicu terjadinya bahaya atau kecelakaan di laut yang akan menimbulkan korban jiwa, pencemaran dan kerugian bagi pihak perusahaan. Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga guna mencegah terjadinya bahaya tubrukan.

Penelitian ini dilaksanakan pada MV.Platamon sewaktu penulis melakukan praktek laut diatas kapal pada 2020-2021, sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi dan wawancara langsung dengan para perwira/abk serta literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil yang didapat dari penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan Dinas Jaga di MV.Platamon belum memenuhi ketentuan yang berlaku yang ada diatas kapal, karena kurangnya pemahaman dari para awak kapal khususnya bagian dek terhadap aturan jaga dan jam kerja harian serta aturan jam istirahat yang sesuai dengan peraturan Internasional STCW 1978.

**Kata Kunci:** *Tugas Jaga, Tubrukan, Kapal.*

## **ABSTRACT**

**IRWANSYAH FIRDAUS**, *Analysis Of The Implementation Of Sea Service Duty To Prevent Collision Hazards On The Ship Mv. Platamon* (Supervised by H. Makmur and Haerani Asri).

The duty of guard is very important in the world of shipping, because if you don't know how important the duties and responsibilities are on the ship, it can trigger danger or accidents at sea which will cause casualties, pollution and losses for the company. The purpose of this resource is to to know the implementation of *watchkeeping* to avoid collusion.

This research was conducted on MV.Platamon when the author carried out sea practice on ships in 2019-2020, the source of the data obtained was primary data obtained directly from the research site by means of direct observation and interviews with officers / crew and literature related to the title of the thesis.

The results obtained from this study indicate that the application of watchkeeping on MV.Platamon did not follow the determined procedures, because the lack of knowledge of ship's deck crew due to rest and work hours related to STCW 1978

**Keywords:** *Duty, Collision, Ships.*



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>iii</b>
<b>PRAKATA</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>xi</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
<b>BAB II : TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Watchkeeping	5
B. Prinsip-prinsip Dasar yang Harus Dipatuhi Dalam Memelihara jaga laut yang aman	6
C. Dinas Jaga	10
D. Pencegahan	16
E. Bahaya Tubrukan	17
F. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi	20
G. Tugas Jaga	22
H. Tujuan Dari Tugas Jaga	22
I. Menyiapkan dan Melakukan Tugas Jaga	23
J. Persiapan Sebelum Melaksanakan Tugas Jaga	24

K. Pedoman Tentang Pelaksanaan Tugas Jaga	25
L. Penanganan Tugas Jaga di Anjungan	26
M. Metode Alternatif Penerbitan Sertifikat	27
N. Kelelahan	29
O. Kerangka Pikir	31
P. Hipotesis	31
<b>BAB III : METODE PENELITIAN</b>	
A. Jenis Penelitian	32
B. Definisi Operasional Variabel	32
C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	33
D. Teknik Analisis Data	34
<b>BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Hasil Penelitian	36
B. Pembahasan	41
<b>BAB V : SIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Simpulan	46
B. Saran	46
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>47</b>
<b>RIWAYAT HIDUP</b>	<b>48</b>

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Menerapkan layanan penjagaan laut saat kapal sedang berlayar membutuhkan fokus, akurasi, tanggung jawab pelayaran tingkat tinggi, dan keterampilan menjadi pelaut yang baik untuk membuat keputusan. Oleh karena itu, sebagai pengganti Nakhoda yang bertanggung jawab, ia tetap bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal setiap saat selama jam kerja dan mematuhi Collision Rules 1972 dan STCW 1978 Rules II/1 sebagaimana diubah pada 2010.

Sebagai perwira niaga profesional untuk menjalankan tugas, Anda perlu didukung oleh data navigasi yang andal yang diperoleh dari pemerintah/instansi atau pemangku kepentingan lainnya. Hal ini menuntut para perwira sendiri untuk turut serta dalam pengolahan informasi yang ada seperti gangguan transportasi, gangguan magnetis dan pencemaran laut agar pelayanan keamanan dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

Sehubungan dengan pelaksanaan layanan pengawasan yang efisien, komandan akan memberikan semua peringatan dini visual dalam keadaan tertentu, termasuk keberadaan kapal dan tanda-tanda dari daratan, pengamatan terus menerus, arah kapal yang mendekat dan pengamatan radar. itu akan dilakukan. Echo sounder secara teratur.

Penulis menyadari bahwa perwira yang bertugas memiliki peran penting dalam menangani pergerakan kapal pada saat kapal sedang berlayar untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan terutama resiko tubrukan, seperti yang sering kita dengar akhir-akhir ini tentang kasus-kasus yang terjadi di dunia kelautan khususnya berkaitan dengan kecelakaan tabrakan kapal

Sepanjang 2018, subkomite yang dilakukan 25 pelayaran penyelidikan kecelakaan yang didominasi oleh isu-isu lokal. Pengiriman anak perusahaan juga melengkapi verifikasi identitas 23 investigasi dan laporan yang dihasilkan 158 rekomendasi. "Kecelakaan insiden ini masih tinggi, trennya yang agak lebih tinggi dibandingkan dengan tahun lalu.

Pada tanggal 8 Juli 2018 pukul 02.56 WIB, kapal JWS kandas dalam kecelakaan di Pulau Karang Gosong Geni di selat antara pulau Bakau dan Rimau Balak, Lampung Bakauheni. Tabrakan JWS dimulai saat kapten membelokkan setir ke kiri untuk persiapan berbelok di selat antara Bakauheni dan Pulau Rimau Balak. Setelah memutar setir ke kiri, kapten meninggalkan geladak jembatan dan memperhatikan letak rambu penanda sebagai acuan untuk berbelok ke arah Karang Gosong Geni. Pada saat yang sama, lampu suar padam.

Dalam kasus ini, KNKT menganalisis bahwa JWS kandas saat awak bermanuver JWS meninggalkan jembatan saat membelok ke Pulau Karango Sungjae di selat antara Bacau dan Limaubark. Saat itu, kapal begitu dekat dengan Karan Goson Jennie sehingga kandas tak terhindarkan. Selain meninggalkan anjungan, selama pelayaran, awak kapal tidak mengikuti rencana pelayaran yang dibuat dan disimpan GPS kapal serta tidak menggunakan peta kertas atau alat navigasi di dalam kapal seperti GPS.

Kasus yang terjadi pada tanggal 3 Desember 2019, Tabrakan ini berawal ketika KMP Amarisa menabrak KMP Nusa Agung dan kemudian menabrak KMP Suki 2 dari samping. Peristiwa itu terjadi sekitar pukul 06.30 waktu setempat. Cepat arus laut membuat kapten mampu untuk mengontrol kecepatan kapal. Tali jangkar yang dipasang tidak bisa menahan kecepatan kapal sehingga kapal tersebut, sisi Nusa Agung rusak, yang menabrak pada saat kejadian. Menurut Otoritas Pelabuhan penyebab tabrakan karena kekuatan arus bawah laut. Tiga kapal yang dicari oleh cabang petugas Bakauheni.

Iwan Syahrial menjelaskan cuaca buruk di perairan Selat Sunda dalam beberapa hari terakhir disebabkan arus bawah laut untuk membuat kapal untuk mengontrol.

Pada saat kapal berlayar dari Bulgaria ke Turki tepatnya tanggal 9 november 2020, kapal hampir mengalami tubrukan dengan kapal MV. Levroso. Hal ini disebabkan oleh, kapal tempat penulis melaksanakan praktek berada dalam *crossing situation* dengan MV. Levroso, dan pada saat itu Perwira jaga terus memanggil perwira jaga MV. Levroso untuk memastikan tindakan apa yang akan diambil oleh masing-masing kapal. Tapi MV. Levroso tidak merespon panggilan itu dengan alasan yang tidak diketahui, sehingga kedua kapal semakin mendekat dengan CPA yang kecil. MV. Levroso seharusnya menjadi kapal yang menghindar, karena melihat kapal MV. PLATAMON di sebelah kanannya. Namun karena tidak ada respon dari MV. Levroso, Perwira jaga di MV. PLATAMON memutuskan untuk mengambil tindakan untuk mengubah haluan ke arah buritan MV. Levroso demi mencegah terjadinya tubrukan.

Keahlian dan kemampuan awak kapal merupakan faktor penting dalam keselamatan dan pengoperasian kapal, dan sebagian besar awak kapal belum memahami atau memahami sepenuhnya pelaksanaan pelayanan pengawasan, sehingga pada saat melakukan pengawasan sering kali lamban dalam mengambil tindakan jika keadaan berbahaya. Dan secara umum, mereka sering meninggalkan jembatan dan terlambat untuk misi keamanan.

Fenomena inilah yang seringkali terjadi, baik ketika kapal sedang berlayar maupun berada di pelabuhan dan cenderung membawa efek yang membahayakan bagi kapal sehubungan dengan pelaksanaan dinas jaga diatas kapal.

Dari uraian yang diatas, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam suatu karya ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul : **“ANALISIS PELAKSANAAN TUGAS JAGA LAUT UNTUK MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DIATAS KAPAL MV. PLATAMON”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah terkait dengan latar belakang yang diangkat yaitu, Bagaimana prosedur pelaksanaan dinas jaga Laut sesuai STCW 1978 *Chapter VIII* di MV. PLATAMON untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga guna mencegah terjadinya bahaya tubrukan, serta mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi dalam mengimplementasikan STCW 1978 Amandemen 2010 di MV. PLATAMON guna mencegah bahaya tubrukan.

## **D. Manfaat Penelitian**

Dengan diadakan penelitian dalam studi dan skripsi ini, penulis berharap bahwa itu akan mencapai, antara lain:

### **1. Secara Teoritis**

Manfaat teoritis, manfaatnya adalah dapat menambah ilmu pengetahuan, khususnya dalam dunia maritim.

### **2. Secara Praktis**

Manfaat praktis, manfaatnya adalah agar perwira atau Anak Buah Kapal (ABK) dapat melakukan dinas jaga anjungan sesuai prosedur guna mencegah terjadinya tubrukan.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. Pengertian Watch Keeping

Menurut E.W Manikome (2008) dalam buku tugas jaga artinya melihat dengan seksama atau berhati-hati. Jaga juga merupakan waktu untuk melihat. Dalam kewajiban tugas jaga laut, istilah ini berarti kewajiban awak kapal (biasanya 4 jam). Oleh karena itu, istilah tugas jaga berarti :

1. **Cermat** artinya mengamati kapal dengan cermat atau menjaga kapal dengan hati-hati
2. **Awas** artinya selalu dijaga dengan sangat hati-hati untuk beberapa alasan atau tujuan, terutama untuk melihat dan menghindari bahaya tabrakan.
3. **Waspada** bersikaplah sangat waspada dan tekankan kesiapan untuk bertindak apa pun yang terjadi.

Perwira yang berjaga adalah wakil nakhoda dan tugasnya adalah melakukan tugas menjaga kapal dengan hati-hati setiap saat. Perwira yang memimpin harus mengetahui sifat kapalnya dan mematuhi semua peraturan untuk menghindari tubrukan di laut. Selain itu, petugas yang bertanggung jawab harus memastikan bahwa kontrol yang efektif dipertahankan setiap saat.

Di kapal dengan ruang peta terpisah. Sebelum memasuki ruang tersebut untuk melakukan tugas navigasi, personel yang bertanggung jawab harus memastikan bahwa lingkungan di mana tugas-tugas ini dilakukan aman dan bahwa pengawasan yang efektif sedang dilakukan.

Baru-baru ini desain kapal dagang/niaga telah menurun terus, karena memiliki prestasi *shipworkers*. Dalam peran ini, tugas-tugas dari pejabat eksekutif yang harus diawasi di bawah pengawasan kapal penanganan dari semua kapal.

*Watchkeeping* adalah segala sesuatu yang menyangkut urusan klerikal, tugas, pekerja. Penjaga bertanggung jawab untuk memastikan keamanan dan melindungi lingkungan

Menurut Branch (1995: 114), *watchkeeping* merupakan bertanggung jawab untuk keamanan kegiatan pelabuhan, dermaga, untuk mencegah dan mengurangi risiko pencurian dan risiko yang terkait lainnya

Menurut Makmur (2012) *watchkeeping* membantu terselenggaranya pelayaran untuk mencegah terjadinya resiko tabrakan di laut, antar kapal dan antar kapal, antar kapal dengan dermaga, atau terhadap benda-benda yang tersuspensi di laut. Oleh karena itu, semua kapal harus mematuhi peraturan yang berlaku dari P2TL dan Layanan *watchkeeping* SOLAS 1972 untuk mencegah risiko tabrakan di laut.

Dari pengertian di atas, dinas jaga adalah pekerjaan penjagaan di kapal atau pelabuhan untuk menciptakan kondisi dan kondisi agar aman dan terkendali.

## **B. Prinsip-Prinsip Dasar Yang Harus Dipatuhi Dalam melaksanakan Suatu Jaga Laut Yang Aman.**

Capt. Istopo dalam buku P2TL 1972 dalam aturan 2 hal ini yang harus diperhatikan yaitu :

1. Pemilik kapal, manajer kapal, nakhoda dan personil jaga laut yang secara langsung berhubungan dengan pihak-pihak yang akan memiliki kegiatan untuk menjamin bahwa jaga laut dilaksanakan selamanya
2. Pemeliharaan yang baik untuk kapal harus melaksanakan pemeliharaan jaga laut. Di bawah arahan kapten, penjaga aman dioperasikan kapal antara tugasnya dan bertanggung jawab khususnya dalam pencegahan tabrakan dan kekandasan.



3. Prinsip dasar, termasuk tetapi tidak terbatas pada hal-hal berikut, harus dilakukan bagi semua kapal.
4. Pengaturan jaga
  - a. Tugas jaga harus benar dan tepat mempertimbangkan sesuai pengamatan pada lingkungan dan keadaan tentang kewajiban para penjaga keamanan.
  - b. Ketika menentukan lokasi jaga di anjungan, yang dapat menyebabkan bahaya kapal, hal ini yang harus diperlukan.
    - 1) *Bridge* tidak boleh kosong
    - 2) Kondisi cuaca, jarak pandang, siang hari atau cuaca gelap.
    - 3) berhadapan dengan bahaya navigasi, perwira jaga harus memerlukan tugas tambahan
    - 4) Penggunaan alat bantu navigasi dalam kondisi operasi, seperti radar atau perangkat penentuan posisi untuk keselamatan navigasi kapal.
    - 5) Apakah kapal dilengkapi dengan kemudi otomatis.
    - 6) Tiap kepentingan yang tidak biasa memperthankan jaga navigasi sebagai hasil dari operasi khusus di sekitarnya.
5. Sehat Untuk Melakukan tugas

Sistem pengawasan jaga harus diatur sedemikian rupa sehingga efisiensi perwira atau awak kapal yang bertugas tidak terhalang oleh tugas jaga yang dibawanya, tugas itu sejak awal pelayaran dan pertama antara perwira pengganti. untuk beristirahat agar tidak mengganggu misinya.
6. Navigasi
  - a. Semua pelayaran yang dilakukan harus direncanakan sebelumnya, dan diperhitungkan semua informasi dan tiap haluan yang digariskan harus diperiksa sebelum pelayaran dimulai.

- b. Saat memeriksa posisi dan kecepatan kemudi kapal, waktu interval yang dibutuhkan untuk memastikan bantuan navigasi dari kapal akan menjadi kurang direncanakan
- c. Tugas jaga memiliki kontrol penuh atas lokasi dan operasi dari semua navigasi-peralatan keselamatan di kapal dan harus menyadari dan diperhitungkan untuk operasional keterbatasan peralatan.
- d. Keselamatan bernavigasi kapal, yang dapat mengganggu betugas jaga tidak boleh melakukan tugas lain yang akan mengganggu keamanan navigasi kapal.

7. Peralatan Navigasi

- a. Perwira jaga harus menggunakan semua peralatan navigasi seefektif mungkin yang berada di bawah tugasnya
- b. seharusnya petugas jaga selalu berpikir tentang penggunaan peralatan radar yang tercantum dalam pengaturan yang sesuai untuk mencegah tubrukan di laut.
- c. Jika perlu, perwira jaga harus merasa bebas untuk menggunakan peralatan navigasi dan kemudi

8. Tugas Jaga Navigasi dan Tanggung Jawabnya.

- a. Perwira yang bertugas jaga harus
  - 1) Tetap bertugas jaga di anjungan dalam keadaan bagaimanapun dia tidak boleh diganti meninggalkannya sampai diganti dengan baik.
  - 2) tanggung jawab Nakhoda untuk menginformasikan keberadaan aman berlayar kapal yang memungkinkan untuk melanjutkan.
  - 3) Memberitahu nakhoda apa yang harus dilakukan jika ada keraguan tentang langkah-langkah untuk keselamatan.
- b. Tidak menyerahkan tugas jaga ke perwira pengganti jika ia memiliki alasan untuk melakukan dan percaya bahwa

penggantinya tidak mampu dengan baik melakukan tugasnya. Dalam hal ini, anda harus melaporkan kepada nahkoda.

- c. Untuk pergantian jaga, penggantian petugas harus mengetahui posisi yang tepat dan disesuaikan arah, dan kecepatan yang harus diperhatikan bahaya navigasi, yang dapat terjadi selama jaga
- d. Gerakan dan keaktifan selama bertugas jaga dalam kaitannya dengan navigasi harus dicatat dengan baik

## 9. Pengamatan

Selain pengamatan sepenuhnya dapat menilai situasi dan risiko tabrakan, kekandasan dan bahaya navigasi lainnya, pengamat operasi harus mendeteksi kapal yang lain dalam melaksanakan pengamatan harus memperhatikan

- a. Pengamat harus dapat mengamati dengan perhatian penuh dan tidak boleh melakukan tugas lain yang mengganggu tugasnya.
- b. Tugas pengamat dan juru mudi terpisah tugas juru mudi tidak dianggap sebagai pengawas untuk menjaga kemudi, kecuali pada kapal-kapal kecil, tidak ada yang menghalangi penglihatan pada malam hari. tanggung jawab perwira dapat menjadi satu pengamat di siang hari selain untuk masing-masing kasus.

1) Behati-hatia dalam situasi ini Kita tidak pernah bisa melakukannya dengan aman tanpa keraguan.

- (a) Kondisi cuaca
- (b) Melihat berbagai situasi
- (c) Banyaknya alur pelayaran
- (d) Perkiraan dari bahaya navigasi
- (e) Pengamatan yang diperlukan ketika berlayar atau di pelabuhan.

2) Bantuan darurat untuk anjungan pada setiap perubahan situasi.

10. Navigasi dengan kehadiran pandu

Tugas dan kewajiban pemandu, kehadirannya di kapal harus membebaskan kapal tugas dan tanggung jawab untuk memastikan keamanan kapal, nakhoda dan pandu wajib untuk bertukar informasi mengenai navigasi prosedur, kondisi lokal dan karakter lokal, nakhoda dan pandu diminta untuk bekerja sama.

11. Perlindungan dari lingkungan laut

Nakhoda pengamat perlu mencermati dampak dari pelaksanaan atau terjadinya pencemaran laut, dan lingkungan akan mengambil langkah-langkah yang memungkinkan untuk mengendalikan pencemaran, terutama dalam kerangka yang sesuai dengan peraturan internasional dan kepelabuhanan.

### **C. Dinas Jaga**

Setiap kapal yang dapat dinavigasi yang berlayar di lautan atau semua perairan yang terkait dengan lautan harus selalu mematuhi aturan internasional dan yang ditetapkan oleh pemerintah daerah. Ini termasuk jam jaga, jam kerja, dan waktu istirahat yang berlaku untuk semua anggota kru. Agar tercipta suasana kerja yang baik saat melaksanakan tugas jaga nantinya.

Berdasarkan undang-undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008, Pasal 3 tentang tujuan mempertahankan angkutan sebagai salah satu sarana pengangkut, yaitu:

- a. Memperlancar pergerakan orang dan/atau barang melalui perairan untuk memperlancar kegiatan perekonomian nasional dengan mengutamakan dan melindungi transportasi di perairan;
- b. Membangun jiwa kebaharian;
- c. Menegakkan kedaulatan Negara;

- d. Menciptakan daya saing melalui pengembangan Transportasi Nasional Industri
- e. Mendukung, mendorong dan mencapai tujuan nasional
- f. Memperkuat salah satu kesatuan bangsa, untuk mewujudkan wawasan nusantara
- g. Peningkatan keamanan nasional.

*Watchkeeping* bertanggung jawab atas aktivitas keamanan di pelabuhan, pelabuhan peti kemas, dermaga peti kemas, atau lokasi lain, mencegah atau meminimalkan pencurian dan risiko lain yang terkait dengannya.

Pelaksanaan pelayanan pengawasan yang dilakukan oleh petugas kapal pada saat kapal sedang berlayar atau ditambatkan diatur dengan kewajiban dan tanggung jawab perusahaan dan kapal, dan pelayanan keamanan meliputi:

a. Dinas harian

Tanggung jawab pelaksanaan hari kerja, dan tanggung jawab untuk melakukan pada hari minggu dan hari libur termasuk mengelola dan memelihara operasi dari tanggung jawab dari kapal, sesuai dengan posisi dan tanggung jawab dari masing-masing petugas

b. Dinas Jaga

Dilakukan setelah jam kerja dan terdiri dari keamanan maritim, keamanan pelabuhan dan keamanan radio. Pelayanan pengamanan dilakukan untuk menjamin situasi aman dan terkendali selama pergerakan kapal. Maksud dan tujuan tugas jaga yaitu pemeliharaan keselamatan, keamanan, ketertiban di kapal, kargo, penumpang dan lingkungan, pelaksanaan/pemenuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku (nasional/internasional), pelaksanaan perintah/instruksi dari perusahaan dan nakhoda (tertulis) secara lisan) Peraturan/Perintah untuk anjungan.

Ingatlah pentingnya menerapkan prosedur pemantauan yang akurat dan tepat di atas kapal. Dalam hal ini termasuk penerapan aturan dan penegakan aturan itu sendiri. Semua awak kapal terutama misionaris harus mengetahui komposisi pekerjaan di kapal, termasuk aturan mengenai jam pengawasan, jam kerja dan istirahat dalam hal ini. Tentunya aturan yang dibuat mengacu pada aturan yang telah ditetapkan dan disepakati secara internasional. Maksud dan tujuan dilaksanakannya *watchkeeping*, yaitu:

- a. Menjaga keselamatan, dan keamanan di kapal, kargo dan penumpang lingkungan.
- b. Implementasi/pemenuhan terhadap aturan dan regulasi yang berlaku (nasional/internasional).
- c. Untuk Melakukan perintah/instruksi, oleh perusahaan atau kapten (secara tertulis, secara lisan) Standing Order/Bridge Order.

Setiap tugas selama tugas penjaga harus dilakukan dengan penuh tanggung jawab setiap saat. Ini untuk menciptakan kondisi kerja yang baik.

Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang navigasi, keselamatan dan keamanan navigasi adalah syarat untuk memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan di bidang transportasi di perairan, pelabuhan, dan lingkungan laut.

Nahkoda di atas kapal mengatur pelaksanaan tugas untuk berlayar. Di bawah petunjuk umum dari nahkoda, untuk bernavigasi keselamatan perwira jaga bertanggung jawab dari pencegahan umum mengenai pencegahan tabrakan dan kandas.

- a. Pengamatan (*look out*)

Pengamatan harus selalau dilaksanakan terutama untuk memenuhi aturan 5 *Collision Regulation 1972*:

1. Selalu perhatikan secara visual dan suara dan waspadai keadaan yang berubah
  2. Menilai dengan tepat situasi dan risiko tabrakan dan menghindari kandas dan bahaya navigasi lainnya.
  3. Mendeteksi keberadaan kapal, korban, lambung dan orang lain yang berisiko navigasi.
- b. Pengamat harus dapat menjalankan tugasnya secara memadai tanpa dibebani oleh tugas-tugas lain yang dapat mengganggu kinerja misi pengamatan.
- c. Pemegang perutean dalam layanan tidak dapat ditunjuk sebagai pengamat. Kecuali kapal kecil, dimana konstruksi kapal tidak menghambat posisi masinis.
- d. Struktur kewajiban keamanan memastikan pengamatan terus menerus dan hati-hati. Kapten perlu mempertimbangkan berbagai faktor saat mengedit konfigurasi tugas jam tangan navigasi.:
- 1) Jarak pandang, kondisi cuaca laut
  - 2) kepadatan lalu lintas dan kegiatan yang sedang dilakukan di perairan di mana kapal-kapal yang sedang berlayar
  - 3) Berapa banyak perhatian yang diperlukan, jika ada pemisahan skema (*Separation scheme*)
  - 4) Jumlah pekerjaan yang harus dilakukan di anjungan yang berkaitan dengan fungsi kapal
  - 5) Kebugaran (*fitness*) seorang penjaga untuk partisipasi dari setiap tugas jaga.
  - 6) Melindungi pengetahuan profesional dan kepercayaan dari para Perwira jaga.
  - 7) Arahkan ke prosedur yang ada untuk masing-masing petugas pengenalan peralatan navigasi.

- 8) Kegiatan-kegiatan yang dilakukan di atas kapal, termasuk terlibat dalam komunikasi radio dan kemudian menerima bantuan dari personil untuk segera tiba di anjungan jika diperlukan.
- 9) Status operasional dari alat-alat anjungan termasuk manajemen, dan alarm
- 10) Baling-Baling kapal dan kemudi kapal termasuk karakteristik gerak kapal
- 11) Ukuran kapal, ukuran sudut pandang dari tempat pengamatan.
- 12) Pengamatan anjungan, yang akan menghadapi situasi perkembangan pengamat kemampuan terhadap perkembangan situasi yang terjadi.
- 13) Semua standar, atau syarat-syarat, kondisi atau prosedur-prosedur dan instruksi-instruksi yang berkaitan dengan pelaksanaan langkah-langkah keamanan yang ditetapkan oleh IMO

d. Pengaturan tugas jaga di laut

1) Persyaratan Umum

Nahkoda, perwira dan bawahan harus menyadari dampak serius dari pencemaran lingkungan laut yang disebabkan oleh operasional atau kecelakaan kapal dan harus berusaha untuk memastikan kecermatan dari pencegahan polusi, khususnya standar internasional dan peraturan yang berlaku.

2) Pengaturan Tugas Jaga

Jika mengambil keputusan tentang komposisi tugas jaga di anjungan, termasuk bawahan yang memenuhi syarat, factor-faktor berikut harus dipertimbangkan:

- a) Anjungan tidak pernah boleh ditinggalkan tanpa seorangpun menjaganya.



- b) Kondisi cuaca, jarak tampak siang atau malam hari.
  - c) Adanya bahaya-bahaya navigasi yang dapat memungkinkan perwira yang sedang melaksanakan tugas jaga harus menjalankan tugas-tugas tambahan.
  - d) Penggunaan dan kondisi alat bantu navigasi seperti radar atau alat-alat penentu posisi elektronik, dan peralatan lain yang mempengaruhi keamanan navigasi.
  - e) Apakah kapal yang bersangkutan dilengkapi dengan kemudi otomatis atau tidak.
  - f) Pengendali UMS (Unmanned Machinery Space, kamar mesin yang tidak dijaga), tanda bahaya dan indicator yang ada di anjungan, prosedur untuk penggunaannya dan keterbatasannya.
  - g) Setiap kebutuhan luar biasa pada tugas jaga navigasi, yang dapat terjadi karena keadaan khusus.
- 3) Pelaksanaan dinas jaga yang efektif menurut STCW (1978)
- a) Semua orang yang ditugaskan tuga jaga sebagai perwira jaga atau ABK yang ditugaskan untuk setidaknya 10 jam antara waktu 24 jam. Waktu istirahat yang terdaftar di kapal, poin-poin berikut ini untuk bagian-bagian periode, periode ini hanya 6 jam. Persyaratan periode istirahat diatas dapat menyimpang dalam hal emergency atau ada suatu latihan (drill) atau dalam kondisi memaksa lainnya. Kebutuhan lainnya, masih

mungkin untuk mengurangi, tetapi tidak lebih dari 6 jam, dan pengurangan tidak boleh melebihi dalam waktu 7 hari minimal 70 jam waktu istirahat. Dalam rangka untuk mencegah kelelahan, hal ini diperlukan untuk memperhatikan persyaratan sisa masa kerja yang berlebihan/kegiatan hanya dapat menyelesaikan pekerjaan tidak dapat ditunda untuk keselamatan atau alasan lingkungan, atau untuk hal-hal yang tidak diharapkan di kapal saat kapal mulai berlayar. Meskipun tidak ada definisi teknis dari kelelahan. konstan atau terus-menerus kewaspadaan selama berdinam jaga dalam rangka untuk mendapatkan gambaran yang lengkap tentang situasi saat ini, termasuk kapal laut dan pesisir tanda-tanda di lingkungan .

- b) kewajiban untuk mengawasi perubahan iklim, termasuk kejelasan pandangan
- c) kebutuhan untuk menentukan pesisir pantai lampu-lampu secara tepat
- d) Keharusan untuk memastikan dikendalikan dengan tepat dan perintah-perintah untuk juru mudi dilakukan dengan benar.

#### **D. Pencegahan**

Ini adalah proses atau metode yang mencegah atau mencegah sesuatu terjadi. Oleh karena itu, pencegahan identik dengan tindakan.

Pencegahan adalah untuk mencegah individu untuk memecahkan perselisihan atau masalah, dalam hal ini, pada masalah perampokan. Pencegahan ini hanya pemeliharaan dan renovasi masalah telah berusaha untuk kembali ke keadaan semula sebelum terjadi masalah.

## **E. Bahaya Tubrukan**

Pasal 244 Ayat 1 Bab XIII undang-undang Republik Indonesia. 17 tahun 2008 tentang pelayaran bahaya terhadap kapal suatu peristiwa yang dapat membahayakan keselamatan kapal atau jiwa manusia.

Ketika tabrakan terjadi dalam keadaan darurat, membahayakan jiwa manusia, orang-orang yang membahayakan kehidupan antara kapal dan kapal, kapal dan pelabuhan, atau benda terapung di sekitarnya. Faktor utama untuk keadaan darurat di kapal: a. Kesalahan manusia

- a. Kesalahan peralatan
- b. Prosedur yang salah
- c. Pelanggaran aturan
- d. Eksternal bekerja
- e. Kehendak Tuhan Yang Maha Esa

Langkah-langkah utama dalam mengatasi keadaan darurat yang terjadi di atas kapal adalah :

### **a. Pendataan**

Dengan kata lain, mencatat kerusakan yang terjadi, stabilitas, kondisi muatan, bahaya kapal di sekitar dermaga dan di dermaga, kondisi lingkungan, dll, dan menentukan sejauh mana keadaan darurat membahayakan kehidupan manusia, harta benda, dan keselamatan lingkungan

### **b. Membuat/menyiapkan peralatan yang sesuai untuk digunakan dalam menghadapi situasi darurat yang sedang berlangsung dan personalnya**

Pelaksanaan prosedur operasi khusus pada saat terjadi keadaan darurat yang teridentifikasi, yaitu melaksanakan Ship-board Emergency Contingency Plan yang ada diatas kapal.

Dalam Chapter VIII STCW 1978 as amended in 2010 section A-VIII / 1, kemampuan untuk bertugas :

- a. Semua orang yang ditunjuk sebagai perwira jaga atau bawahan yang ikut serta dalam jaga harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya 10 jam setiap 24 jam.
- b. Istirahat ini hanya dapat dibagi menjadi dua periode minimal 10 jam setiap 24 jam..
- c. Persyaratan periode istirahat yang dijelaskan dalam paragraf 1 dan 2 tidak boleh dipenuhi ketika situasi darurat atau pelatihan terjadi atau ketika kondisi operasi mendesak muncul.
- d. Menyimpang dari ketentuan ayat 1 dan 2 di atas, waktu minimum dapat dikurangi menjadi setidaknya 6 jam berturut-turut, asalkan tidak melebihi 2 hari, dan istirahat setidaknya 70 jam diperlukan selama periode ke-7. Hari.
- e. Pemerintah terkait harus menyediakan jadwal pengawasan untuk dipasang di lokasi yang mudah terlihat.

Dalam Chapter VIII STCW 1978 as amended in 1995 Section B-VIII / 1, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan:

- a. Mengingat persyaratan waktu istirahat, "kegiatan darurat" harus dibatasi pada alasan yang tidak dapat ditunda, keselamatan atau lingkungan, atau bekerja di kapal yang tidak dapat diprediksi sebelum pelayaran.
- b. Tidak ada definisi yang seragam tentang "kelelahan", tetapi siapa pun yang terlibat dalam pengoperasian kapal dapat menyebabkan kelelahan yang harus dipertimbangkan, termasuk, tetapi tidak terbatas pada, faktor-faktor yang disebutkan oleh organisasi. Anda harus selalu menyadari faktor-faktor tertentu.

Hal ini diperhitungkan ketika membuat keputusan mengenai pengoperasian kapal.

- c. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut harus diperhatikan:
- 1). Tindakan pencegahan kelelahan harus memastikan bahwa jam kerja yang berlebihan atau tidak masuk akal tidak digunakan, khususnya dalam Bagian A-VIII/1, dan tidak berarti bahwa sisa jam dapat digunakan untuk tugas jaga atau tugas lainnya.
  - 2). Frekuensi dan durasi istirahat, serta memberikan istirahat tambahan sebagai kompensasi, merupakan faktor kunci dalam mencegah kelelahan.
  - 3). Untuk kapal-kapal dalam pelayaran pendek, ketentuan mengenai hal ini berbeda, asalkan pengaturan keselamatan diterapkan.
- d. Pemerintah harus mempertimbangkan untuk menerapkan persyaratan untuk mencatat waktu istirahat pelaut, dan pemerintah terkait harus secara teratur memeriksa catatan tersebut untuk memastikan kepatuhan terhadap peraturan yang relevan.
- e. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari investigasi kecelakaan laut, pemerintah harus meninjau peraturan mereka terkait pencegahan kelelahan.

Menurut Collision Regulation 1972 Aturan 2 (a), Adapun tanggung jawab, tidak ada dalam Regulasi ini yang membebaskan setiap kapal atau pemiliknya, nakhoda atau awaknya dari konsekuensi kegagalan untuk mematuhi Regulasi ini atau untuk mengambil tindakan pencegahan yang sesuai dengan kebiasaan pelaut atau keadaan khusus.

Berkenaan dengan hal-hal tersebut di atas, dalam melaksanakan tugas-tugas seorang penjaga, seseorang harus bertanggung jawab penuh sesuai dengan ketentuan COLREG 1972, dan dalam hal kecelakaan tidak ada yang dapat membebaskan tanggung jawab. Terkait dengan hal tersebut, maka pengaturan jam kerja, jam kerja dan waktu istirahat harus dilaksanakan secara tegas sesuai dengan

peraturan STCW 1978 yang direvisi pada tahun 1995, agar tidak menimbulkan kelelahan pada personel yang bertugas.

## **F. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi**

### 1. Kewajiban perwira-perwira jaga navigasi :

- a. Tidak mungkin untuk meninggalkan *bridge* itu sampai ia diganti.
- b. Lanjutkan tugas, bahkan jika tuan berada di jembatan, kecuali tuan mengambil alih kontrol.
- c. Jika Anda ragu-ragu apa yang harus dilakukan, segera laporkan ini kepada Guru.
- d. Selalu periksa jalur, posisi, dan kecepatan dengan menggunakan perangkat yang sesuai.
- e. Pengetahuan lengkap tentang lokasi dan fungsi semua alat navigasi, serta keterbatasan dari alat tersebut.
- f. Gunakan peralatan navigasi secepat mungkin.
- g. Tugas lain yang menghalangi keamanan perkapalan tidak boleh diletakkan.
- h. Saat menggunakan radar, ingatlah kondisi Undang-Undang Collusion 1972 tentang Penggunaan Radar.
- i. Jika perlu, jangan ragu untuk menggunakan roda, mesin, dan sinyal suara.
- j. Mengetahui sifat manuver kapal, termasuk lingkaran dan jalur penghalang, dan memahami bahwa kapal-kapal lain memiliki karakteristik yang berbeda.
- k. Catat semua kegiatan yang berhubungan dengan navigasi, dan harus dipastikan kondisi tetap aman dan dilakukan observasi.
- l. Melakukan pengujian peralatan sebelum terjadi sesuatu yang berbahaya, sebelum mencapai tujuan dan juga sebelum meninggalkan kapal.
- m. Lakukan pemeriksaan berkala pada kemudi otomatis atau kemudi manual.

- n. Kesalahan kompas standar diperiksa setidaknya sekali selama periode menonton dan setiap perubahan arah adalah material.
  - o. Bandingkan kompas standar dan kompas gyro secara teratur.
  - p. kemudi otomatis selalu diuji secara manual setidaknya sekali selama periode dinas
  - q. Lampu navigasi dan lampu lainnya selalu berfungsi dengan baik.
  - r. Perangkat komunikasi selalu berfungsi dengan baik.
  - s. Kontrol gigi, indikator selalu bekerja dengan benar.
2. Perwira Tugas Jaga Navigasi harus selalu mematuhi SOLAS 1974 :
- a. Pertimbangkan untuk meminta seseorang mengganti kontrol otomatis dengan kontrol manual pada waktu yang tepat untuk menghindari bahaya yang akan segera terjadi.
  - b. Saat menggunakan kontrol otomatis, ini seharusnya tidak berkembang ke tingkat yang berbahaya, sementara bantuan tidak dapat segera datang ke *bridge*.
3. Perwira tugas jaga navigasi harus memberitahu Nahkoda apabila:
- a. Terjadi atau diperkirakan akan mengurangi jarak tampak
  - b. Ada pergerakan perahu lain yang membutuhkan perhatian khusus.
  - c. Sulit mempertahankan haluan yang benar.
  - d. Tidak ada objek terestrial atau penjara yang terlihat, atau kelalaian batimetri (penyelidikan).
  - e. Kerusakan pada mesin, telegraf, perangkat kemudi, peralatan navigasi penting lainnya, sistem dan indikator peringatan bahaya.
  - f. Peralatan komunikasi tidak berfungsi.
  - g. Cuaca buruk dapat menyebabkan kerusakan.
  - h. Menghadapi setiap keadaan darurat.

## **G. Tugas Jaga (Watch Keeping)**

Serangkaian buku catatan pelaut berdasarkan hasil investigasi korban tabrakan di laut dan kandas. Seringkali menjadi jelas bahwa faktor utamanya adalah ketidakmampuan untuk mempertahankan misi navigasi yang tepat. Berbagai aturan dan pengaturan yang disepakati oleh perwakilan Organisasi Maritim Internasional (IMO) ditujukan untuk membantu pelaut melaksanakan misi hati-hati mereka dengan hati-hati.

Dalam hal ini diambil dari International Convention on Standards for Training Accreditation and Monitoring of Seafarers (STCW 1978, Amandemen 1995) sebagai dasar untuk menjelaskan kewajiban untuk memonitor, dan merupakan organisasi internasional yang paling berwenang dalam masalah ini.

Adapun kutipan-kutipan itu termasuk :

1. Basic Principles To Be Observed In Keeping a Safe Navigation Watch (Prinsip-prinsip dasar yang harus dipatuhi dalam memelihara suatu tugas bernavigasi yang aman).
2. Recommendation On Operational Guidance For Officers In Charge Of Navigational Watch (Rekomendasi untuk pedoman operasional bagi para perwira yang bertanggung jawab atas tugas bernavigasi).
3. Recommendation of Principles and Operational Guidance Deck Officers In Charge of Watch in Port (Rekomendasi-rekomendasi atas pedoman prinsip-prinsip dan operasional bagi para perwira geladak kapal yang bertanggung jawab atas penjagaan Di pelabuhan).

## **H. Tujuan Dari Tugas Jaga**

Tujuan dari tugas jaga dan checklist dari tugas jaga seorang perwira, dapat dibagi menjadi :

1. Masalah yang terjadi di laut lepas/laut terbuka (*open sea*).



2. Masalah yang hanya dapat diterapkan pada air yang terbatas (*Restricted Waters*).

#### **I. Menyiapkan dan Melakukan Tugas Jaga**

International Chamber of Shipping (ICS - Kamar Dagang Pelayaran Internasional) dan laporan 15 Januari 1976 tentang korban pelayaran merangkum berbagai temuan di tingkat internasional, dengan dua faktor: tabrakan dan kapal yang kandas: Yaitu, kegagalan untuk mempertahankan kewaspadaan yang cukup dan kelemahan dalam organisasi *bridge*

Kutipan dari Analisis Korban Kamar Dagang Kerajaan Inggris Raya No 2 termasuk yang berikut ini tentang menjaga Good Look Out, mempertahankan pengawasan terus menerus dan kewaspadaan oleh petugas yang bertanggung jawab adalah satu-satunya tindakan terpenting untuk menghindari bahaya navigasi.

Perawatan yang efektif dan pengawasan harus dilakukan dengan penuh pemahaman, termasuk poin-poin berikut:

1. Kewaspadaan terus menerus atau terus menerus dari seluruh penjaga memberikan gambaran visual dari situasi saat ini. Ini termasuk memantau kapal-kapal terdekat dan rambu-rambu pantai.
2. Perlunya memantau perubahan cuaca, terutama termasuk jarak pandang.
3. Anda perlu mengamati pergerakan dan orientasi kapal yang mendekat.
4. Mengidentifikasi kebutuhan untuk kapal-kapal di pantai dengan yang lampu.
5. Kewajiban untuk memantau dengan radar dan pengawasan dan menggemakan rumah.
6. Anda perlu memastikan bahwa itu dikontrol dengan benar dan bahwa perintah juru mudi dijalankan dengan benar.

Kelemahan pada organisasi anjungan juga merupakan kegagalan umum pada banyak peristiwa, termasuk masalah-masalah sebagai berikut :

1. Siapkan penjaga ganda dalam situasi tertentu / ramai.
2. Pastikan bahwa dalam keadaan tertentu, contohnya dalam lalu lintas pengiriman yang padat, staf yang memadai tersedia
3. Petunjuk yang benar tentang cara memanggil nakhoda.
4. Pengawasan di tempat tinggi
5. Gunakan juru mudi yang berpengalaman.
6. Ubah dari otomatis ke manual/kontrol tangan (tugas rutin).
7. Instruksi akurat, dalam rangka untuk mengurangi kecepatan kapal dalam kasus tertentu *line of sight*.

Nakhoda dapat mengeluarkan perintah jaga yang disertai dengan catatan perintah jaga malam, namun dalam praktiknya, petugas jaga diharapkan mengambil tindakan yang benar tanpa ragu-ragu tergantung apa yang dilakukannya.

Departemen Pengiriman dan Perdagangan Inggris. Perhatikan M.854 "Keselamatan Navigasi" yang kami kutip di bawah ini menunjukkan betapa seriusnya pemerintah menangani masalah keselamatan di kapal.

#### **J. Persiapan-persiapan sebelum Melaksanakan Tugas Jaga**

Menurut SCTW 1995, sistem pengawasan harus diterapkan agar efisiensi petugas yang bertugas tidak terhambat oleh kelelahan. Tanggung jawab harus diatur agar jaga pertama pada permulaan perjalanan dan jaga-jaga lainnya sesudahnya untuk beristirahat dengan baik dan, jika mungkin, berada dalam kondisi yang baik untuk jaga-jaga berikutnya. Penting untuk menjaga dek selama 4 jam selama bongkar muat di pelabuhan dan kemudian menempatkan penjaga ganda di mana Anda harus beristirahat nanti sesuai dengan

tugas keamanan Anda jika kapal berlayar selama jam jaga, jangan lakukan itu.

Sesuai dengan Code of Federal Regulations (Kode Peraturan Federal Amerika Serikat) Judul 46. Bagian 157.20-5(b) dan 157.20-10(a) tugas jaga tiga sistem meliputi semua perwira terdaftar dan mereka Penjaga Sistem Pelayanan terpadu harus ditentukan untuk tujuan yang membutuhkan lebih dari 8 jam dalam kasus khusus conditionsIt adalah masalah.

Untuk kapal dagang hari ini. Kelelahan bisa menjadi masalah, terutama bagi perwira pertama yang bertugas jaga di kapal yang ada tiga perwira secara bergantian.

Perwira jaga harus bersiap untuk jaga, mengingat persiapan awal yang memadai akan mencegah kinerja yang buruk.

Dia harus terbiasa dengan rencana berlayar dan peta yang digunakan selama empat jam jaga. Petugas yang bertugas harus membaca dan menandatangani perintah shift serta mengenal peta yang akan digunakan sebelum penjaga pertamanya tiba di ruang peta setidaknya 20 menit sebelum penjaga. Jika shiftnya adalah shift malam, penanggung jawab harus membaca dan menandatangani perintah malam dan memberikan waktu untuk penyesuaian penglihatan malam. Penggantian jam tangan harus dilakukan sebelum mengulang. Ini resmi menjadi bek transfer. Harus ada daftar yang harus ditandatangani oleh pejabat yang diangkat dan diganti.

#### **K. Pedoman Tentang Pelaksanaan Tugas Jaga**

1. Ini pedoman operasional yang harus dikeluarkan dalam kebanyakan kasus, Nakhoda dan perwira dari perusahaan.
2. Pedoman khusus yang diperlukan untuk kapal-kapal jenis tertentu atau untuk kapal-kapal yang bermuatan berbahaya, beracun atau mudah terbakar. Nakhoda harus memberi pedoman operasional untuk hal ini sepenuhnya.

3. Perwira-perwira tugas jaga harus selalu ingat, bahwa pelaksanaan tugas secara efisien adalah perlu demi keselamatan jiwa dan harta benda di laut dan untuk mencegah pencemaran lingkungan laut.

#### **L. Penanganan Sumber Daya di Anjungan**

1. Perusahaan-perusahaan harus memberikan pedoman tentang prosedur-prosedur yang benar di anjungan, dan harus meningkatkan penggunaan daftar-daftar pemeriksaan (check list) yang sesuai bagi setiap kapal, dengan mempertimbangkan pedoman nasional dan internasional yang berlaku.
2. Perusahaan juga harus memberikan pedoman untuk para nakhoda dan perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi di setiap kapal, yang berkaitan dengan keharusan untuk terus menerus menilai ulang bagaimana sumber-sumber tugas jaga di anjungan dialokasikan dan digunakan, dengan berdasar pada prinsip-prinsip penanganan sumber-sumber anjungan berikut:
  - a. Jumlah yang cukup dari ABK untuk tugas jaga harus sesuai dengan kewajiban-kewajiban yang sesuai untuk memastikan pelaksanaan semua tugas.
  - b. Semua anggota *watchkeeping* juga harus benar-benar berkualitas dan mampu menjalankan tugasnya masing-masing secara efisien dan efektif, atau perwira jaga mampu melakukan tugas mereka pada waktu yang tepat.
  - c. Tanggung jawab harus diberikan dengan jelas ditetapkan untuk setiap individu yang ada, kebutuhan untuk memastikan bahwa dia mengerti tugas jaga.
  - d. Tugas harus jelas urutan prioritas.
  - e. Tidak ada anggota tugas jaga diberi tugas melebihi kemampuannya untuk melaksanakan tugas secara efektif yang telah diberikan

- f. Individu juga selalu ditempatkan untuk melakukan tugas-tugas yang paling efektif dan efisien dari kasus, situasi, dan harus mampu melakukan tugas-tugas lainnya.
- g. Anggota tugas jaga navigasi tidak ditugaskan selain tugas-tugas lain sebelum perwira jaga ditugaskan untuk jaga navigasi yang dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.
- h. Peralatan yang diperlukan untuk pelaksanaan tugas jaga yang efektif, harus selalu tepat untuk melihat navigasi yang sesuai.
- i. Komunikasi antara anggota *watchkeeping* navigasi harus jelas, cepat, andal, dan berkaitan dengan tugas jaga yang ada.
- j. Kegiatan yang tidak perlu dan kegiatan menyimpang yang harus dihindari dan dikurangi.
- k. Jika semua peralatan anjungan bekerja dengan benar, maka petugas yang bertanggung jawab atas tugas navigasi harus mempertimbangkan gangguan fungsi peralatan..
- l. Semua informasi penting yang diperoleh, diproses, dan diaerikan untuk menerapkan mereka yang dianggap perlu.
- m. Item yang tidak perlu tidak harus ditempatkan pada anjungan atau di tempat lain dari tanggung jawab
- n. Anggota-anggota selalu memberikan solusi terbaik untuk mengambil langkah-langkah efisien dan efektif mempersiapkan diri untuk menghadapi tantangan.

#### **M. Metode Alternatif Penerbitan Sertifikat-sertifikat**

Dalam revisi konvensi STCW 1978 (The Revised STCW Convention) mengizinkan para pemerintah, bila mereka memilihnya demikian, untuk menerbitkan sertifikat-sertifikat bagi para pelaut dengan memakai tata cara alternatif tidak semata-mata didasarkan pada pembagian divisi secara konvensional antara departemen dek dan mesin. Fleksibilitas tambahan ini dimaksudkan untuk menciptakan kesempatan-kesempatan merencanakan bentuk-bentuk yang lebih

baik organisasi di kapal, memberikan kemudahan akan pembagian kembali darin pekerjaan selama periode-periode sibuk seperti halnya bilamana suatu kapal berada di pelabuhan, demikian juga untuk meningkatkan kemungkinan-kemungkinan bagi kemajuan karir di laut, mengijinkan penyimpangan dari jalur-jalur karir vertikal tradisional antara satu atau lainnya departemen-departemen kapal.

Pemikiran untuk menerbitkan bentuk-bentuk alternatif sertifikat telah dipermudah melalui pengesahan fungsi-fungsi yang berdiri sendiri, ditetapkan pada tingkat-tingkat tanggung jawab yang berbeda, sebagai cara yang paling logis dari pengelompokan bersama akan kompetensi-kompetensi berbeda yang memberikan kerangka kerja untuk penetapan dari standar-standar kompetensi baru dalam revisi konvensi.

Menyediakan perwira berkualifikasi penuh dalam semua fungsi-fungsi yang terdiri dari, apakah departemen dek atau mesin pada tingkat operasional (misalnya sebagai perwira junior atau di atasnya), para pemerintah akan diijinkan untuk menerbitkan sertifikat-sertifikat yang menyatakan kualifikasinya untuk melaksanakan satu atau lebih fungsi-fungsi dalam departemen lainnya. Dengan kata lain, untuk memenuhi syarat melaksanakan fungsi-fungsi secara individu pada suatu tingkat tanggung jawab tertentu dalam departemen kedua, tidak lagi diperlukan kualifikasi dalam semua fungsi-fungsi departemen.

Contohnya, seorang masinis junior atau seorang kepala kamar mesin juga dapat dianggap cakap untuk melaksanakan salah satu atau lebih fungsi-fungsi tambahan dalam departemen dek, seperti penanganan muatan dan penyimpanannya pada tingkat operasional. Sama halnya, seorang perwira dek dapat dianggap cakap untuk melaksanakan pemeliharaan dan perbaikan permesinan sebagai tambahan terhadap fungsi-fungsi yang membentuk departemen dek.

Revisi konvensi juga membenarkan fleksibilitas ekstra yang berhubungan dengan elemen-elemen biasa dari pelatihan dalam

departemen dek dan mesin untuk para peserta latihan yang mencari kualifikasi dalam departemen kedua-duanya. Misalnya, duabelas bulan dinas di laut akan disyaratkan untuk seorang kandidat memenuhi kualifikasi sebagai seorang petugas jaga di dek dan mesin kedua-duanya. Walaupun demikian, revisi konvensi juga menetapkan prinsip-prinsip yang jelas mengatur penerbitan sertifikat-sertifikat alternatif termasuk :

1. Penerbitan sertifikat-sertifikat alternatif tidak akan digunakan sendirinya untuk.
  - a. mengurangi jumlah awak kapal di atas kapal.
  - b. Menurunkan integritas profesi atau pelaut-pelaut yang disebut "De Skill".
  - c. Membenarkan penugasan dari tugas-tugas perwira jaga mesin dan dek kepada pemegang sertifikat tunggal selama setiap jaga tertentu.
2. Personil yang memegang pimpinan akan diangkat sebagai nakhoda dan posisi atau hukum dan kewenangan dari nakhoda dan lain-lainnya tidak akan berlawanan dipengaruhi oleh implementasi dari setiap tata aturan untuk sertifikat alternatif.

#### **N. Kelelahan (*Fatigue*)**

Capt. Yan Rusadi, M.Sc dan Anisah, MMTr dalam buku dinas jaga untuk mualim dan peraturan internasional tentang P2TL 1972 amandemen 1981, 1987, 1993, dan 2001 menjelaskan bahwa setiap orang yang akan diberikan tugas jaga sebagai mualim jaga atau kru kapal yang merupakan anggota jaga harus telah mendapatkan waktu istirahat sekurang-kurangnya 10 jam dalam periode 24 jam. Periode istirahat tersebut boleh terbagi tidak lebih dari dua bagian / periode periode namun salah satu periodenya tidak boleh kurang dari 6 jam.

Persyaratn periode istirahat diatas kapal dapat menyimpang dalam hal *emergency* atau *ada suatu latihan (drill)* atau dalam kondisi

memaksa lainnya. Selain daripada itu yang telah dipersyaratkan diatas, dari 10 jam minimal yang dipersyaratkan, masih dapat dikurangi, namuntidak kurang dari 6 jam dan pengurangan itu tidak boleh melebihi dua hari dan dalam periode 7 hari sekurang-kurangnya diberikan waktu jam istirahat onboard telah ditingkatkan dari 70 jam menjadi 77 jam perminggu untuk bekerja di kapal yang layak.

Untuk mencegah terjadinya kelelahan perlu diperhatikan persyaratan periode istirahat, pekerjaan / kegiatan yang berlebihan hanya dapat dilakukan pekerjaan yang tidak dapat ditunda demi alasan keselamatan atau alasan lingkungan, atau untuk hal-hal yang diantisipasi sebelumnya pada saat kapal akan memulai pelayaran.

Meskipun tidak ada defenisi teknis tentang kelelahan secara universal, setiap orang yang terlibat dalam pengoperasian kapal harus waspada terhadap faktor – faktor yang dapat membuat terjadinya kelelahan dan mempertimbangkannya dalam mengambil keputusan dalam pengoperasian kapal.

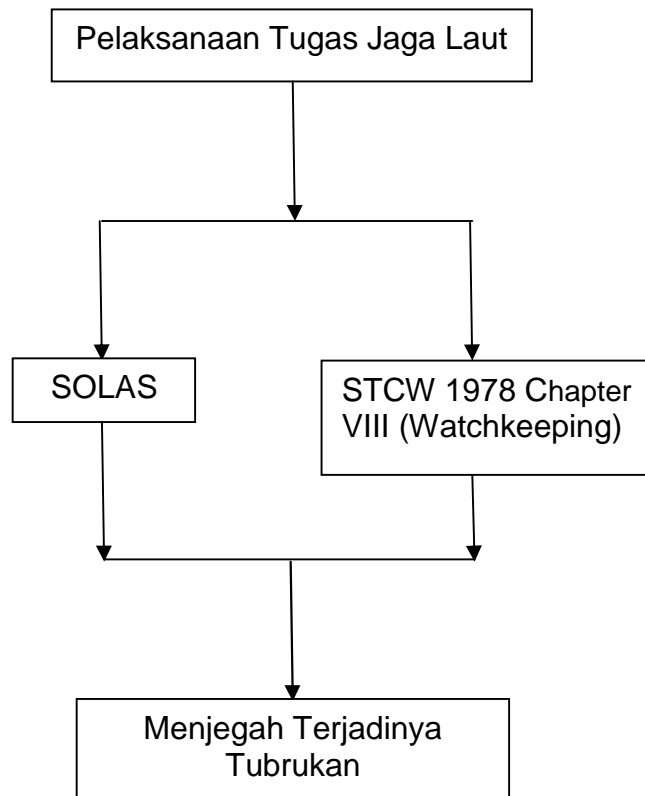
Kebugaran untuk melaksanakan tugas jaga perlu mempertimbangkan hal – hal berikut :

1. Ketentuan tentang periode istirahat dalam mencegah terjadinya kelelahan sehingga tidak terjandinya jumlah jam kerja yang berlebihan. Sisa waktu yang bukan untuk istirahat bukan berarti adalah waktu yang diperbolehkan seluruhnya untuk bertugas jaga atau tugas lainnya.
2. Lama dan frekuensi cuti serta pemberian kompensasi cuti adalah merupakan faktor – faktor dalam mencegah kelelahan.
3. Untuk kapal-kapalyang pelayaran yang berjarak pendek, ketentuan – ketentuan diatas dapat di buat tersendiri dalam penataan keselamatan.



## O. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



## P. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah, penulis merumuskan hipotesis yaitu diduga pelaksanaan dinas jaga laut di atas kapal belum terlaksana secara optimal.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

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

Berdasarkan tujuannya, penelitian ini termasuk penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis dengan pendekatan induktif. Pendekatan induktif adalah cara analisis dari contoh-contoh kongkrit dan fakta-fakta diuraikan terlebih dahulu, baru kemudian dirumuskan menjadi suatu kesimpulan atau generalisasi. Seperti yang menekankan pada proses dan makna adalah penelitian kualitatif. Digunakan sebagai dasar teoritis dari fakta menurut penelitian panduan. Selain itu, secara teoritis hal ini juga berguna untuk menguraikan latar belakang penelitian dan bahan seperti yang dibahas dalam penelitian yang dilakukan.

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

Definisi operasional adalah penjelasan definisi dari variabel yang telah dipilih oleh peneliti. Adapun penjelasan dari variabel yang ditemukan oleh peneliti antara lain :

1. Pelaksanaan dinas jaga istilah jaga yaitu melihat dengan cermat, waspada atau satu masa waktu untuk berjaga berarti penjagaan dengan ;
  - a. CERMAT, menyatakan memberikan perhatian penuh dan mengawasi dengan waspada atau menjaga kapal dengan seksama.
  - b. AWAS, penjagaan dengan terus menerus dan sangat hati-hati karena suatu alasan atau tujuan yang pasti terutama untuk melihat dan menghindari bahaya tubrukan.

- c. WASPADA, menekankan pada suatu keadaan sangat siaga dan siap untuk bertindak mengatasi apapun yang akan terjadi.
2. Bahaya tubrukan merupakan suatu hal yang harus dihindari, oleh sebab itu pelaksanaan dinas jaga laut harus dilaksanakan sesuai prosedur yang ada dengan menggunakan alat-alat navigasi yang berada di anjungan.

### **C. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian**

#### **1. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang dilakukan untuk dapat memberikan informasi yang sesuai dengan yang diperlukan agar dapat menjelaskan dan memecahkan masalah yang diteliti adalah sebagai berikut:

##### **a. Metode Wawancara (*interview*)**

Metode wawancara adalah metode pengumpulan data dengan cara tanya jawab secara langsung mengenai gambaran umum dan masalah yang berhubungan dengan pokok masalah penelitian kepada orang yang berwenang untuk menggunakan data – data tersebut.

##### **b. Studi Pustaka**

Studi pustaka yaitu dengan mengolah data yang telah diperoleh dengan menyesuaikan literatur yang didapat dari bangku kuliah serta buku – buku dari perpustakaan.

##### **c. Observasi**

Dalam menggunakan observasi, cara yang paling efektif adalah melengkapinya dengan format atau blangko pengamatan sebagai instrumen pengamatan sebagai instrumen pertimbangan kemudian format yang disusun berisi item – item tentang kejadian atau tingkah laku yang digambarkan. Dari peneliti ini berpengalaman diperoleh suatu petunjuk bahwa

mencatat data observasi bukanlah sekedar mencatat, tetapi juga mengadakan pertimbangan kemudian mengadakan penilaian kepada skala bertingkat.

Untuk metode pengumpulan data yang dipakai oleh penulis adalah metode wawancara (interview) dimana penulis mengumpulkan data – data dengan cara tanya jawab langsung dengan pihak yang memegang sumber data untuk mengetahui gambaran umum dan data – data yang berhubungan langsung dengan pokok masalah penelitian.

## 2. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian yang dipilih oleh peneliti yang digunakan untuk mengumpulkan kegiatan-kegiatan yang sistematis dan mudah untuk melaksanakan. Perangkat pengumpulan Data untuk pengumpulan data yang tersedia untuk peneliti

Instrument penelitian dalam teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

- a. Metode pengamatan (observasi) disertai dengan wawancara mendalam, dimana metode pengumpulan data ini mengobservasi masalah penelitian serta wawancara secara mendalam dengan narasumber yang terjun langsung dalam masalah yang diteliti.
- b. Metode dokumentasi, dimana pengumpulan data berbentuk tabel.

## D. Teknik Analisis Data

Teknik analisis yang akan dipergunakan dalam penyelesaian hipotesis ini adalah :

Analisis deskriptif, yaitu suatu pemaparan dan uraian suatu objek permasalahan yang dilengkapi data yang diperoleh secara langsung dari tempat penelitian. Metode ini di gunakan untuk menjelaskan secara rinci data yang diperoleh dengan tujuan untuk

memberikan solusi mengenai permasalahan yang timbul yang berhubungan dengan materi pembahasan yang dalam penelitian ini membahas tentang pelaksanaan dinas jaga di kapal terhadap implementasi STCW 1978 Amandemen 2010.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

Kapal MV. PLATAMON dibuat di Monrovia pada tahun 2002, dengan menggunakan satu set mesin induk type 1 x Wartsila – Sulzer 6 RTA 48 TBA, sedangkan daya kerja mesin induknya YMD-Sulzer 6RTA48T-B/7650 Kw (10394 HP).

Berikut akan diuraikan mengenai kapal tempat penulis mengadakan penelitian:

Nama Kapal	: MV. Platamon
Call Sign	: D5KA9
Bendera	: Liberia
IMO No.	: 9260146
Owner	: Beta International Shipping Corp. 80 Broad Street Monrovia, Liberia
Panjang	: 179,28 M
Kedalaman	: 15,2 M
Luas	: 28 M
Jenis Kapal	: Bulk Carrier
Mesin Utama	: 1 x Wartsila – Sulzer 6 RTA 48 TB
Built	: September 2002
Builders	: Tianjin Xingang Shipbuilding Heavy Industry Co.Ltd

Cargo Gear : "TSUJI" 4 x 30,0 mt SWL, El-hydraulic Deck cranes

FWA : 247 mm

Port of Registry : Monrovia

MMSI : 636017843

Sumber Data : MV. PLATAMON

Selain data-data kapal diatas, penulis juga akan menambahkan daftar awak kapal (*Crew List*) yang berjumlah 21 orang, 17 orang berasal dari Indonesia, 3 orang berasal dari Ukrainian dan 1 orang berasal dari Syrian, yang terdiri dari 4 perwira deck (Captain dari Ukrainian, Chief Officer dari Syrian, Second dan Third Officer dari Indonesia), 4 perwira mesin (Chief Engineering, Second Engineering, Third Engineering dan Fourth Engineering dari Indonesia), 1 Electrition, 1 Bosun, 3 Juru Mudi, 1 Cadet Deck, 1 OS, 1 Fitter, 3 Juru Minyak, 1 Koki, 1 Mess Man.

<b>No</b>	<b>NAME</b>	<b>RANGE</b>	<b>NATIONALITY</b>
1	Shalyeyev Yuriy	Master	Ukrainian
2	Raies Mohammad	Ch. Mate	Syrian
3	Dally Kusworo	2nd Mate	Indonesian
4	Arjuna Agung Tambing	3rd Mate	Indonesian
5	Sunardi Darmo Pramujo	Ch.ENG	Indonesian
6	Zulkarnain Panangai	2nd Eng	Indonesian
7	Marhubin	3rd Eng	Indonesian
8	Zaenal Takdir	4th Eng	Indonesian

9	Pylypchuk Dmytro	Electrition	Ukrainian
10	Lahuddin Bin Nuspin	Bosun	Indonesian
11	Ikbal Wahid	AB 1	Indonesian
12	Hendrawan Nurhidayat	AB 2	Indonesian
13	Sudari Nor	AB 3	Indonesian
14	Irwansyah Firdaus	Cadet Deck	Indonesian
15	Parpalak Volodymyr	OS	Ukrainian
16	Bin Junaide Muchlis	Fitter	Indonesian
17	Muhammad Saleh	Oiler 1	Indonesian
18	Helaha Aldry	Oiler 2	Indonesian
19	Sukardi Yusuf	Oiler 3	Indonesian
20	Boli Lukman	Cook	Indonesian
21	Basri Kubo	Mess Man	Indonesian

Sumber data: MV. Platamon

Pada saat penulis mengambil data di atas kapal mengenai pelaksanaan dinas jaga di MV. PLATAMON ditemui masih terdapat kekurangan-kekurangan yang dimiliki oleh Juru Mudi diantaranya pada saat akan melaksanakan tugas jaga, disini terlihat dengan jelas bahwa pemahaman Juru Mudi tentang pelaksanaan tugas jaga masih kurang sehingga pelaksanaan tugas dan tanggung jawab itu tidak terlaksana dengan sesuai dengan prosedur STCW 1995 chapter VIII. Dalam pengambilan data tersebut, penulis mengambil sampel pada saat pelaksanaan tugas jaga di atas kapal, disini terlihat dengan jelas bahwa perwira dan Juru Mudi terkadang sibuk dengan urusan lain dianjung sampai tidak



melakukan pengamatan dengan baik pada saat melaksanakan tugas jaga.

Berdasarkan pada hasil pengamatan dan pengambilan data yang ada maka penulis mengambil suatu analisa yang berpatokan pada data tersebut yaitu ada beberapa Juru Mudi belum memahami secara pasti tentang pelaksanaan dinas jaga diatas kapal yang sesuai dengan SCTW 1995 chapter VIII.

Dengan adanya data yang didapat penulis dari hasil pengamatan / pengambilan data maka untuk meningkatkan pemahaman akan pelaksanaan tugas jaga di atas kapal maka perwira / ABK seharusnya mengetahui hal apa saja yang akan dilakukan sebelum melaksanakan tugas jaga.. Dengan adanya pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh ABK maka pelaksanaan tugas jaga akan berjalan sesuai dengan aturan yang berlaku.

Adapun hasil-hasil yang diperoleh oleh penulis ketika melaksanakan praktek laut diatas kapal dan meninjau secara langsung akan proses dari seorang pekerja diatas kapal adalah sebagai berikut :

1. Juru Mudi yang tidak disiplin dalam menjalankan tugasnya sehingga tidak menerima tugas jaga itu dengan baik dan Juru Mudi lain yang bertugas untuk mengganti ikut untuk tidak tepat waktu. Sebagai contoh pada saat kapal sedang berlayar di perairan Istanbul, Turki, Juru Mudi jaga (08.00 – 12.00) terlambat 15 menit naik ke anjuangan, Sehingga Juru Mudi jaga 04.00 – 08.00 tidak bisa beristirahat tepat waktu. Hal ini sangat jelas terlihat oleh para perwira dan anak buah kapal setiap kali sering melaksanakan tugas jaga atau selesai bekerja tidak melaksanakan serah terima dinas jaga itu dengan baik dan benar karena kepikiran untuk ingin selalu menghabiskan waktu dengan bersantai dan kumpul bersama di *messroom*.

Sehingga waktu yang seharusnya digunakan untuk beristirahat dengan memejamkan mata diruangan sendiri terbuang dan akhirnya pada saat jam kerja atau waktu untuk berdinis jaga dimulai jadi terkendala.

2. Jam istirahat untuk Juru Mudi yang masih belum sesuai dengan ketentuan jam istirahat untuk awak kapal yang bekerja diatas kapal, bahkan terkadang melampaui jam kerja yang sangat signifikan.

Hal ini terlihat ketika kapal masuk ke Suez Canal pada tanggal 11 Agustus 2020, sebelumnya itu Juru Mudi jaga 12.00 – 04.00 tetap melakukan kerja harian di dek pada jam 10.00 – 16.00. Kemudian kapal tiba di entrance Suez Canal jam 19.00, dan pada waktu itu semua Juru Mudi termasuk yang jaga jam 12.00-04.00 juga menuju ke dek untuk mempersiapkan tali dan menaikan boat ke atas kapal. Dimana kegiatan tersebut berlangsung dari jam 19.00- 02.00 dini hari tanggal 12 Agustus 2020. Kemudian kapal berangkat memasuki Suez Canal jam 13.45, dan Juru Mudi jam jaga (00.00-04.00) melanjutkan dinas jaga di anjungan. Artinya juru mudi jaga 12.00 – 16.00 / 00.00 – 04.00 tidak memiliki jam istirahat yang cukup dan jam kerja yang melebihi aturan yang berlaku.

3. Pada saat kapal berlayar dari Bulgaria ke Turki tepatnya tanggal 9 november 2020, kapal hampir mengalami tubrukan dengan kapal MV. Levroso. Hal ini disebabkan oleh, kapal tempat penulis melaksanakan praktek berada dalam *crossing situation* dengan MV. Levroso, dan pada saat itu Perwira jaga terus memanggil perwira jaga MV. Levroso untuk memastikan tindakan apa yang akan diambil oleh masing-masing kapal. Tapi MV.Levroso tidak merespon panggilan itu dengan alasan yang tidak diketahui, sehingga kedua kapal semakin mendekat dengan CPA yang kecil. MV. Levroso seharusnya menjadi kapal

yang menghindar, karena melihat kapal MV. PLATAMON di sebelah kanannya. Namun karena tidak ada respon dari MV. Levroso, Perwira jaga di MV. PLATAMON memutuskan untuk mengambil tindakan untuk mengubah haluan ke arah buritan MV. Levroso demi mencegah terjadinya tubrukan.

## **B. Pembahasan**

Untuk meningkatkan pengetahuan setiap anak buah kapal mengenai dinas jaga dalam pelaksanaannya, maka setiap perwira dek dan ABK hendaknya benar-benar memahami dan mengikuti setiap petunjuk pelaksanaan pada tugas jaga sesuai dengan STCW 1995 chapter VIII. Dengan hal ini yang berkepentingan harus dibekali dengan keterampilan dan kecakapan sebelum naik kapal maka anak buah kapal khususnya yang belum pernah mengikuti keterampilan untuk berjaga harus mengikuti kursus-kursus dan latihan pada diklat yang menyelenggarakan kursus tersebut.

Supaya pengetahuan itu lebih bermanfaat maka di atas kapal harus diadakan pembimbingan atau pengenalan terhadap semua kru kapal khususnya bagi mereka yang belum mengetahui tanggung jawabnya dalam melaksanakan suatu tugas jaga yang baik.

Untuk itu pada pembahasan masalah ini penulis menuangkan pengalaman/pengetahuan yang didapat selama melakukan praktek layar di atas kapal kepada para pembaca yang masih awam tentang pelaksanaan tugas jaga, sebagai tambahan ilmu pengetahuan selain yang diperkenalkan oleh para dosen tentang hal tersebut.

Adapun hal-hal yang menjadi pokok pembahaasan dalam hal ini dan yang perlu kita ketahui yaitu :

### **1. Serah Terima Tugas Jaga**

Dalam melaksanakan serah terima jaga seorang perwira pengganti harus mengerjakan :

- a. Perwira jaga harus menjamin bahwa anggota-anggota tugas jaga yang membantunya sepenuhnya mampu menjalankan tugas-tugas khususnya. Sesuai yang tercantum dalam SMS perusahaan, Juru Mudi pengganti harus berada di anjungan setidaknya 15 menit sebelum jam jaganya. Hal ini bertujuan untuk serah terima jaga dari Juru Mudi jaga sebelumnya ke Juru Mudi jaga baru dapat dilaksanakan tepat waktu.
  - b. Sebelum mengambil alih tugas jaga, Juru Mudi pengganti harus memberitahu informasi yang penting mengenai dinas jaga kepada juru mudi baru.
  - c. Juru mudi lama harus menjelaskan keadaan disekitar kapal kepada juru mudi jaga baru sebelum dia mengambil alih dinas jaga bersama perwira jaga
2. Setiap anak buah kapal yang bekerja diatas kapal harus mengetahui jam kerja atau *work hours* dan jam istirahat atau *rest hours* diatas kapal. Kemudian harus betul-betul melaksanakan dinas jaga itu dengan baik dan penuh rasa tanggung jawab. Karena dengan adanya ketidak disiplin dari perwira pengganti sehingga berimbas pada *running hours* atau jam kerja dari juru mudi dan taruna praktek yang harus mengganti perwira jaga saat itu.

Dalam Chapter VIII STCW 1995 section A-VIII / 1, kemampuan untuk bertugas :

- a. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dari suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- b. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- c. Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi

darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.

- d. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tetapi metode minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- e. Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

Dalam Chapter VIII STCW 1995 Section B-VIII / 1, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan :

- b. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “sesuatu kegiatan yang mendesak” harus hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.
- c. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat di dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas) faktor-faktor yang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan jika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.
- d. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut harus diperhatikan:
  - a. Ketentuan-ketentuan yang dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau masuk akal tidak akan diterapkan di

dalam section A-VIII/1 secara khusus, tidak boleh diartikan bahwa jam-jam kerja yang selebihnya dapat dicurahkan pada tugas jaga atau tugas-tugas lain.

- b. Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan faktor-faktor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.
- c. Ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.
- d. Pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang terkait.

Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah-pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

- 3. Sesuai yang tercantum dalam Colreg 1972 aturan 15 mengenai *Crossing situation* / situasi bersilangan “Bilamana dua buah kapal tenaga bersilangan sedemikian rupa sehingga mengakibatkan bahaya tubrukan ,maka kapal yang disebelah kanannya terdapat kapal lain harus menyimpang dan jika keadaan mengijinkan menghindari memotong di depan kapal lain itu.” Sesuai masalah yang telah dijelaskan sebelumnya, MV. Levroso yang seharusnya bertindak sebagai Kapal yang menghindar / *give away vessel*, dimana dijelaskan dalam Colreg 1972 aturan 16 “Setiap kapal yang diwajibkan menyimpangi

kapal lain, sepanjang keadaan memungkinkan, harus mengambil tindakan dengan segera dan nyata untuk dapat bebas dengan baik”.

Sedangkan MV. PLATAMON seharusnya bertindak sebagai kapal yang bertahan / *stand on vessel* aturan 17 :

- a. (i) Apabila salah satu dari kedua kapal diharuskan menyimpang, maka kapal yang lain harus mempertahankan haluan dan kecepatannya
- (ii) Bagaimanapun juga, kapal yang di sebut terakhir ini boleh bertindak untuk menghindari tubrukan dengan olah geraknya sendiri, segera setelah jelas baginya, bahwa kapal yang diwajibkan menyimpang itu tidak mengambil tindakan yang sesuai dalam memenuhi aturan-aturan ini.
- b. Bilamana oleh sebab apapun, kapal yang diwajibkan mempertahankan haluan dan kecepatannya mengetahui dirinya berada terlalu dekat, sehingga tubrukan tidak terhindari lagi dengan tindakan oleh kapal yang menyimpang itu saja, ia harus mengambil tindakan sedemikian rupa, sehingga merupakan bantuan yang sebaik-baiknya untuk menghindari tubrukan.
- c. Kapal tenaga yang bertindak dalam situasi bersilangan sesuai dengan sub paragraph (a) (ii) aturan ini untuk menghindari tubrukan dengan kapal tenaga yang lain, jika keadaan mengijinkan, tidak boleh merubah haluannya ke kiri untuk kapal yang berada di lambung kirinya.
- d. Aturan ini tidak membebaskan kapal yang menyimpang dari kewajibannya untuk menghindari jalannya kapal lain.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah, maka penulis menarik kesimpulan, pelaksanaan Dinas Jaga di MV. Platamon belum memenuhi prosedur yang berlaku diatas kapal, karena kurangnya pemahaman dari para awak kapal khususnya bagian dek terhadap aturan jaga dan jam kerja harian serta aturan jam istirahat yang sesuai dengan *STCW 1978 Chapter VIII*. Seperti yang diketahui *rest hour* dan *work hour* sangat penting untuk diperhatikan demi menunjang pelaksanaan dinas jaga yang efektif. Pelaksanaan dinas jaga laut juga harus dilaksanakan sesuai dengan *COLREG 1972* agar dapat mencegah terjadinya bahaya tubrukan

#### **B. Saran**

Setelah membahas fakta - fakta dari permasalahan yang telah dibahas ada beberapa saran yang perlu untuk diutarakan agar selama pelaksanaan tugas jaga diatas anjungan dapat berjalan dengan baik, saran-saran tersebut adalah sebaiknya seorang Mualim *Senior/Nakhoda* harus memberi contoh kepada crew lainnya dalam pelaksanaan dinas jaga agar terjadi suasana kerja yang kondusif. Jadwal dinas jaga yang telah dibuat harus dilaksanakan secara disiplin agar petugas jaga tidak kehilangan haknya untuk beristirahat. Untuk melayarkan kapal secara aman Mualim/Nakhoda harus memahami dan mematuhi peraturan-peraturan baik secara nasional (Undang-Undang) maupun internasional (*COLREG 1972* dan *STCW 1978*) yang berlaku untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan.



## DAFTAR PUSTAKA

- AMSA, 2012. *Watchkeeping Standards (Including 2010 Manila Amendments)*.Australia:Canberra ACT.
- E.W.Menikome,Capt, 2008. *Seri Buku Pelaut Tugas Jaga (Watch Keeping)* Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Embarkment, Albert, 2004. *SOLAS (Consolidated Edition 2004)*, London : International Maritime Organization.
- Istopo,Capt, 1972. *Peraturan Pencegahan Tubrukan DiLaut*.
- Matt.(2012).*Keselamatan pelayaran kapal* (online).  
<http://ftkceria.wordpress.com/2011/11/26/keselamatan-pelayaran-kapal/>. Diakses Pada Tanggal 27 Desember 2020.
- Makmur.(2012). *Dinas Jaga P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut)*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Moses.(2011).*STCW 2 010 Amandemen dari konvensi STCW 1978 telah disahkan* (online).<http://www.maritimeworld.web.id/2011/01/stcw-2010-amandemen-dari-konvensi-stcw.html>.  
Diakses Pada Tanggal 27 Desember 2020
- Sidonews. (2019). 3 Kapal Tubrukan di Pelabuhan Bakauheni (Online).  
<http://sidonews.com/2019/01/tubrukan-di-pelabuhan-bakauhenia.html>  
Diakses Pada Tanggal 27 Desember 2020

## RIWAYAT HIDUP



**IRWANSYAH FIRDAUS**, lahir pada tanggal 29 September 1998 di Kota Pangkep, Provinsi Sulawesi Selatan. Anak Kedua dari dua bersaudara dari pasangan Bapak Firdaus dan Ibu Norma . Cucu kedua dari Bapak Ama dan Ibu Kuma.

Penulis menyelesaikan pendidikan di SDN 1 Kota Palopo pada tahun 2010, kemudian menyelesaikan pendidikan di SMPN 1 Bajo Palopo pada tahun 2013, setelah itu penulis melanjutkan pendidikan di SMA

Negeri 1 Unggulan Kamanre jurusan ilmu pengetahuan alam (IPA) dan menyelesaikannya pada tahun 2016.

Pada tahun 2017 penulis memilih melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar angkatan XXXVIII dan mengambil jurusan Nautika. Kemudian pada semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek laut di kapal MV. Platamon milik perusahaan PT. Adicipta Bangun Mandiri dari tanggal 19 Juni 2020 sampai 25 Juni 2021 .Setelah itu penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan pada semester VII dan VIII. Pada tahun 2022 penulis telah menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.