

**SKRIPSI  
OPTIMALISASI PENCEGAHAN TUBRUKAN DI ALUR PELAYARAN  
SEMPIT DI MV.DHARMA LAUTAN INTAN**



**ASRIL IHZA MAHENDRA**

**NIT.17. 41. 171**

**NAUTIKA**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

**TAHUN 2021**

**OPTIMALISASI PENCEGAHAN TUBRUKAN DI ALUR PELAYARAN  
SEMPIT DI MV.DHARMA LAUTAN INTAN**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program  
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika

ASRIL IHZA MAHENDRA

NIT 17.41.171

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2021**

**SKRIPSI**  
**OPTIMALISASI PENCEGAHAN TUBRUKAN DI ALUR**  
**PELAYARAN SEMPIT DI MV.DHARMA LAUTAN INTAN**

Disusun dan Diajukan oleh:

**ASRIL IHZA MAHENDRA**  
**NIT. 17.41.171**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 26 JULI 2021

Menyetujui,

Pembimbing I



**Capt. Endang Lestari**  
**S.Si.T.M.Adm.S.D.A.M.Mar**  
**NIP. 198012212009122005**

Pembimbing II



**Gradina Nur Fauziah.S.Si.M.Si**  
**NIP.198803052010122001**


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**

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas berkat rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat serta salam tercurahkan kepada Rasulullah SAW, keluarga dan sahabatnya. Pembuatan skripsi ini berjudul **“OPTIMALISASI PENCEGAHAN TUBRUKAN DI ALUR PELAYARAN SEMPIT DI MV.DHARMA LAUTAN INTAN”**.

Tugas akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi Taruna jurusan Nautika dalam menyelesaikan studinya pada program DIPLOMA IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyelesaian tugas akhir ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis menguasai materi, waktu dan data-data yang diperoleh.

Untuk itu penulis senantiasa menerima kritikan dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan tugas akhir ini.

Penulisan skripsi ini dapat terselesaikan karena adanya bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dengan ini penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Capt. SUKIRNO, M.M Tr, M.Mar Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. WELEM ADA', M.Pd, M.Mar Selaku Ketua Program Studi Nautika.

3. Ibu Capt. ENDANG LESTARI S.SiT M.Adm.SDA M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu GRADINA NUR FAUZIAH, S.Si M.Si. selaku Dosen Pembimbing Teknik.
5. Seluruh Dosen dan Staff Pembina, Karyawan dan Karyawati Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
6. Orang tua, Saudara serta seluruh keluarga tercinta atas semua dorongan dan dukungannya serta kasih sayangnya selama ini.
7. Nahkoda, Perwira dan seluruh ABK
8. Rekan-rekan Taruna / Taruni terkhusus angkatan XXXVIII serta semua pihak yang telah membantu hingga selesainya penulisan skripsi ini.

Semoga Allah SWT melimpahkan rahmat-Nya kepada kita semua dan skripsi ini dapat bermanfaat untuk penambahan pengetahuan kepada pembaca khususnya kepada Taruna/Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran.

Makassar, 23 Juni 2021

  
ASRIL HIZA MAHENDRA  
NIT. 17.41.171

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : ASRIL IHZA MAHENDRA

NIT : 17.41.171

Program studi : NAUTIKA

Menyatakan Bahwa Skripsi Dengan Judul:

### **OPTIMALISASI PENCEGAHAN TUBRUKAN DI ALUR PELAYARAN SEMPIT DI MV.DHARMA LAUTAN INTAN**

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, 23 Juni 2021



ASRIL IHZA MAHENDRA

NIT. 17.41.171

## ABSTRAK

**Asril Ihza Mahendra**, 2021 "Optimalisasi Pencegahan Tubrukan Di Alur Pelayaran Sempit Di Kapal MV.Dharma Lautan Intan". Skripsi Program Diploma-IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Juni 2021.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penerapan serah terima dinas jaga laut dan komunikasi yang baik di atas kapal dalam mencegah tubrukan di atas kapal pada saat melewati alur pelayaran sempit untuk menghindari bahaya tubrukan di atas kapal MV. Dharma Lautan Intan.

Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal MV.Dharma Lautan Intan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Data primer dibagi atas teknik pengamatan, dan teknik wawancara, cara pengumpulan data dengan mengumpulkan pedoman wawancara berupa pertanyaan yang akan diajukan kepada pihak yang terkait.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa pencegahan tubrukan di alur pelayaran sempit pada MV.Dharma Lautan Intan belum optimal. Prosedur dinas jaga belum dilaksanakan dengan baik pada saat serah terima dinas jaga dan terjadi kesalahan komunikasi antara awak kapal, hal ini terjadi diakibatkan oleh kurangnya tanggung jawab dan kedisiplinan kru di atas kapal.

***Kata Kunci*** : *Optimalisasi Pencegahan Tubrukan di Alur Pelayaran Sempit*

## ABSTRACT

*Asril Ihza Mahendra, 2021 "Optimizing Collision Prevention in Narrow Shipping Channels on the MV.Dharma Lautan Intan Ship". Thesis for Diploma-IV Program of the Makassar Marine Science Polytechnic. June 2021.*

*The purpose of this study was to find out how the application of the handover of the marine guard service and good communication on board the ship in preventing collisions on ships when passing through narrow shipping lanes to avoid the danger of collisions onboard the MV. Diamond Ocean Dharma.*

*This research was carried out on board the MV. Dharma Lautan Intan. This study uses a qualitative method. Primary data is divided into observation techniques, and interview techniques, how to collect data by collecting interview guidelines in the form of questions that will be asked to related parties.*

*The results obtained from this study indicate that the prevention of collisions in the narrow shipping lanes at MV.Dharma Lautan Intan is not optimal. The watch service procedure has not been implemented properly at the time of the handover of the watch service and there is a communication error between the crew, this happens due to the lack of responsibility and discipline of the crew on board.*

**Keywords:** *Optimization of Collision Prevention in Narrow Shipping Channels*



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>ii</b>
<b>LEMBAR 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>ix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah.....	3
C. Tujuan Penelitian.....	3
D. Manfaat Penelitian.....	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>5</b>
A. Pengertian Penerapan.....	5
B. Pengertian Prosedur Dinas Jaga.....	7
C. Dinas Jaga laut.....	8
D. Dinas jaga Ketika Kapal Labuh Jangkar .....	8
E. Dinas Jaga di Pelabuhan.....	9
F. Prinsip-Prinsip Dasar Yang Harus Dipatuhi Dalam Melaksanakan Suatu Jaga Laut Yang Aman.....	9
G. Pelaksanaan Dinas Jaga.....	13
H. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi.....	15
I. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga .....	17
J. Serah Terima Tugas Jaga .....	19
K. Komunikasi Saat Dinas Jaga.....	20
L. Peralatan Navigasi Yang Mendukung Dinas Jaga .....	31
M. Kerangka Pikir .....	34
N. Hipotesis :.....	34

<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>35</b>
A. Jenis Penelitian.....	35
B. Definisi Operasional.....	35
C. Desain Penelitian.....	35
D. Teknik Pengumpulan Data .....	36
E. Teknik Analisis Data .....	37
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>38</b>
A. Hasil Penelitian.....	38
B. Pembahasan Penelitian.....	38
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>47</b>
A. SIMPULAN .....	47
B. SARAN .....	47
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>48</b>
<b>RIWAYAT HIDUP.....</b>	<b>49</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Berdasarkan hasil analisa *Maritime Safety Commite*, menunjukkan bahwa faktor terbesar yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, antara lain tubrukan dan kandas adalah disebabkan oleh kesalahan manusia (*Human Error*).

Seiring perkembangan industri dan kebutuhan akan transportasi khususnya transportasi laut baik domestik maupun Internasional di Indonesia yang semakin meningkat, berefek juga pada peningkatan jumlah kapal yang berpopulasi di wilayah Indonesia.

Perairan sempit diartikan sebagai perairan yang banyak terdapat rintangan misalnya banyak terdapat gugusan karang, bentangan melintang perairan yang tidak lebar sehingga diperlukan tingkat kehati-hatian yang tinggi dalam menavigasi kapal, jika kita salah memilih alur, resiko kandas atau menabrak ada dihadapan mata.

Alur pelayaran mempunyai fungsi untuk memberi jalan kepada kapal untuk memasuki wilayah pelabuhan dengan aman dan mudah dalam memasuki pelabuhan. Fungsi lain dari alur pelayaran adalah untuk menghilangkan kesulitan yang akan timbul karena gerakan kapal kearah atas pada saat kapal berlayar (*minimum ships maneuver activity*) dan gangguan alam, maka perlu bagi perencana untuk memperhatikan keadaan alur pelayaran (*ship channel*) dan mulut pelabuhan (*port entrance*).

Alur pelayaran harus memperhatikan besar kapal yang akan dilayani (panjang, lebar, berat, dan kecepatan kapal), jumlah jalur lalu lintas, bentuk lengkungan alur yang berkaitan dengan besar jari-jari alur tersebut. Karena perbedaan antara perkiraan dan realisasi sering terjadi, maka penyediaan alur perlu dilakukan untuk mengantisipasi kehadiran kapal-kapal besar. Alur pelayaran dan rambu-rambunya yang ada sekarang ini

perlu dilakukan pemantauan dan pemeliharaan secara rutin untuk menjaga keselamatan dan kelancaran kapal yang melakukan pelayaran.

Sebagai kejadian yang penulis alami di atas kapal pada saat Berlayar di alur pelayaran sempit memasuki pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, Pada tanggal 2 Februari 2020 yang penulis alami pada saat berlayar di alur pelayaran sempit memasuki pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dimana saat itu adalah jam jaga *Third Officer* atau jaga pagi hari mulai dari jam 08:00 sampai dengan 12:00, dalam hal tersebut taruna sebagai kadet dek pada saat itu diwajibkan ikut melaksanakan jaga di anjungan bersama *Third Officer* serta *Able* adapun *kaptan* dan *pandu* berada di anjungan pada saat itu dan *Chief Officer* berada di haluan bersama *Ordinary seaman 1* dan *Second Officer* berada pada buritan bersama *Ordinary seaman 2*, walaupun pada saat itu adalah hari libur buat kadet dek karena bertepatan hari minggu akan tetapi pada saat kapal ingin maneuver memasuki alur pelayaran sempit untuk masuk ke pelabuhan semua crew harus bersiap untuk bertugas. Setelah beberapa saat kemudian, terlihat sebuah kapal muncul tepat berlawanan terhadap haluan kapal, ketika itu *kaptan* dan *pandu* sedang melakukan pengamatan di wings anjungan, lalu beberapa saat kemudian *kaptan* dan *pandu* kembali masuk ke anjungan untuk bertanya kepada *Third Officer* “apakah kapal tersebut meminta daun tuk passing starboard to starboard” lalu *Third Officer* menjawab ‘tidak kep’ seketika itupun *kaptan* marah kepada *Third Officer*. *Kaptan* berkata “mengapa seperti itu? Selalu mengikuti aturan, jika kamu ragu bertanya kepada *kaptan* atau *pandu*” *Third Officer* meminta maaf kepada *kaptan* ketika itu sadar bahwa ia telah melakukan kesalahannya itu merubah haluan kapal ke kiri dan tidak sesuai dengan aturan yang mana seharusnya dia merubah haluan ke kanan sesuai dengan aturan yang ada di dalam COLREG. Sehubungan dengan hal tersebut di atas menandakan bahwa *Third Officer* tidak begitu memahami aturan di dalam COLREG. Sehingga hampir membahayakan kapal untuk passing di alur pelayaran sempit.

Berdasarkan kejadian di atas maka perwira jaga diuntut untuk mengetahui seberapa jauh tugas dan tanggung jawab selama bernavigasi baik itu kapal sedang berlabuh, kapal berlayar, ataupun pada saat memasuki alur pelayaran sempit guna mengambil suatu tindakan yang dianggap perlu dalam suatu keadaan tertentu serta perwira jaga harus memahami aturan-aturan yang ditetapkan pada COLREG. Agar pengoprasian kapal berjalan dengan optimal dan aman.

Dari uraian tersebut di atas maka penulis tertarik untuk menuangkannya dalam sebuah karya tulis ilmiah dalam bentuk penelitian dengan judul: **“Optimalisasi Pencegahan Tubrukan Pada Saat Berlayar Di Alur Pelayaran Sempit”**

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan dari kejadian latar belakang diatas, maka permasalahan yang akan penulis bahas yaitu bagaimana penerapan serah terima dinas jaga laut, serta bagaimana cara meningkatkan komunikasi dan koordinasi yang baik dan mengoptimalkan pencegahan kerusakan navigasi di atas kapal MV.DHARMA LAUTAN INTAN.

#### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun dan tujuan penulis mengadakan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana penerapan serah terima dinas jaga laut serta koordinasi komunikasi yang baik dan mengoptimalkan pencegahan kerusakan di atas kapal dalam mencegah tubrukan di atas kapal pada saat melewati alur pelayaran sempit untuk menghindari bahaya tubrukan.

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

##### **1. Aspek Teoris**

Dapat menjadi bahan masukan dalam menambah kesadaran kepada perwira jaga akan pentingnya terhadap aturan-aturan yang ada pada prosedur dinas jaga laut untuk menghindari bahaya tubrukan di atas kapal.

## 2. Aspek Praktis

Untuk dapat meningkatkan penerapan prosedur dinas jaga laut untuk menghindari bahaya tubrukan di alur pelayaran sempit.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Pengertian Penerapan**

Pengertian Penerapan Menurut Capt E.W. Manikome, SP.1 (2008:02), Istilah jaga menurut kamus jaga berarti melihat dengan cermat atau waspada. Jaga juga berarti satu masa untuk berjaga. Dalam tugas jaga laut istilah itu berarti tugas (biasanya selama empat jam) untuk perwira sebuah kapal. Jadi istilah tugas jaga berarti penjagaan dengan :

1. Cermat artinya memberikan perhatian penuh dan mengawasi dengan waspada atau menjaga kapal dengan seksama.
2. Awas berarti penjagaan dengan terus menerus dan sangat hati-hati karena suatu alasan atau tujuan yang pasti, terutama untuk melihat dan menghindari bahaya tubrukan.
3. Waspada menekankan pada suatu keadaan sangat siaga dan siap untuk bertindak mengatasi apapun yang akan terjadi.

Menurut Agus Hadi Purwantomo (2007:3) Perwira jaga adalah wakil nakhoda dan tanggung jawabnya setiap waktu adalah melaksanakan tugas jaga kapal dengan seksama. Perwira jaga harus mengenal sifat-sifat dari kapalnya dan harus mematuhi semua peraturan untuk mencegah tubrukan di laut. Sebagai tambahan Perwira jaga harus memastikan bahwa pengawasan yang efisien selalu terpelihara.

Dalam Undang-Undang R.I. Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 3 mengenai tujuan diselenggarakannya pelayaran sebagai salah satu moda transportasi yaitu :

1. Memperlancar arus perpindahan orang dan atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional
2. Membina jiwa kebaharian;
3. Menjunjung kedaulatan Negara;
4. Menciptakan daya saing dengan menembangkan industry angkutan nasional;
5. Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan nasional;
6. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
7. Meningkatkan ketahanan nasional.

Menurut Branch (1995:114), Dinas Jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau pelabuhan kontainer atau dermaga kontainer atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar atau sandar telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas jaga meliputi :

1. Dinas harian

Dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan pada hari Minggu dan hari besar libur, tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas Administrasi dan perawatan/operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

2. Dinas Jaga

Dilakukan di luar jam-jam kerja harian terdiri dari : jaga laut jaga pelabuhan dan jaga radio. Dinas jaga dilaksanakan untuk mencapai situsai yang aman serta terkendali selama kapal sedang berlayar.

Maksud dan tujuan dari dilaksanakannya dinas jaga, yaitu :



- a. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang, dan lingkungannya.
- b. Melaksanakan /menaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (nasional/internasional).
- c. Melaksanakan perintah/instruksi dari perusahaan maupun Nahkoda (tertulis lisan) *Standing Order/Bridge Order*.

Mengingat pentingnya penerapan prosedur Tugas jaga yang benar dan tepat di atas kapal, yang dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan aturan itu sendiri. Setiap awak kapal terutama seorang mualim harus memahami betul tentang organisasi kerja di kapal, termasuk dalam hal ini mengenai peraturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat. Tentunya aturan-aturan yang dibuat ini mengacu terhadap aturan yang telah ditetapkan dan disepakati secara internasional.

Setiap kewajiban-kewajiban selama tugas jaga haruslah selalu dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik.

## **B. Pengertian Prosedur Dinas Jaga**

Pengertian prosedur dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko, tubrukan, pencurian, kerusakan muatan, atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak.

Tujuan dari dinas jaga seseorang perwira, dapat di bagi menjadi 2 yaitu:

- 1) masalah-masalah yang terjadi dilautan terbuka atau laut lepas (Open Sea).
- 2) masalah-masalah yang dapat di terapkan hanya di perairan-perairan terbatas.

### **C. Dinas Jaga laut**

Dinas jaga laut adalah tugas jaga yang dilaksanakan ketika kapal tengah berlayar atau sedang di laut. Tugas/dinas jaga dilaksanakan di semua bagian dek/geladak, baik di bagian haluan maupun di bagian buritan, baik di sisi kiri maupun sisi kanan. Selama bertugas sama sekali tidak diperkenankan meninggalkan tempat jaga tanpa sepengetahuan Perwira jaga navigasi. Dalam melaksanakan dinas jaga ini, maka para petugas yang dalam hal ini ditekankan kepada ABK jaga, haruslah melaksanakannya dengan penuh tanggung jawab.

Kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan adalah :

- 1) Pengamatan yaitu menjaga kewaspadaan secara terus menerus dengan penglihatan, pendengaran dan juga dengan sarana lain yang ada sehubungan dengan setiap perubahan penting dalam hal suasana pengoperasian. Pengamatan yang dimaksud adalah yang berkenaan dengan keadaan cuaca, jarak tampak, kepadatan lalu-lintas dan bahaya-bahaya navigasi. Pengamatan ini ditujukan untuk menghindari kecelakaan kapal berupa tubrukan, kandas dan bahaya navigasi lainnya yang mengancam.
- 2) Petugas pengamatan harus mampu memberikan perhatian penuh untuk menjamin suatu pengamatan yang baik dan tidak boleh menerima tugas lainnya karena akan mengganggu pelaksanaan pengamatan.
- 3) Dalam menghadapi cuaca buruk, agar diperiksa semua benda yang dapat bergerak di geladak agar diikat dengan baik.
- 4) Mengingatkan kepada awak kapal yang lain agar menghindarkan diri dari alat-alat di geladak kapal yang berbahaya karena cuaca itu, jika diperlukan pastikan tali-tali pengaman atau tali-tali penolong telah dipasang.

### **D. Dinas jaga Ketika Kapal Labuh Jangkar**

Dalam melaksanakan dinas jaga ketika kapal sedang berlabuh jangkar, perlu diperhatikan beberapa hal yaitu :

- 1) Melakukan pengamatan secara berkala dengan waktu yang memadai untuk memastikan bahwa kapal tetap pada posisi labuh jangkar yang aman dengan memperhatikan obyek-obyek pantai yang ada.
- 2) Menjamin bahwa pengamatan yang baik terus dilaksanakan.
- 3) Memastikan bahwa pemeriksaan kapal dilakukan secara berkala.
- 4) Mengamati keadaan gelombang dan cuaca serta keadaan laut.
- 5) Memberitahu perwira jaga bila diduga jangkar menggaruk atau hanyut.
- 6) Memastikan bahwa lampu-lampu navigasi telah dinyalakan (menurut waktunya) dan rupa-rupa benda/tanda-tanda telah ditempatkan (menurut keadaannya).

#### **E. Dinas Jaga di Pelabuhan**

Ketika kapal melakukan sandar di pelabuhan untuk suatu kegiatan bongkar-muat atau kegiatan lainnya, peranan tugas jaga adalah untuk:

- 1) Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional dan lokal.
- 2) Menjaga ketertiban dan rutinitas normal kapal.
- 3) Memastikan agar semua barang dan inventaris kapal tetap terjaga dengan baik.
- 4) Memberi perhatian lebih/ekstra kepada barang-barang ataupun peralatan yang bersifat berbahaya, beracun dan mudah terbakar.
- 5) Menjamin bahwa tali-tali kepil (tros dan spring) tetap terikat dengan baik di bolder masing-masing.

#### **F. Prinsip-Prinsip Dasar yang Harus Dipatuhi Dalam melaksanakan Suatu Jaga Laut yang Aman**

Menurut Capt. Istopo (1972:02) dalam aturan 2 hal ini yang harus diperhatikan yaitu :

1. Pihak-pihak yang langsung berhubungan dengan pemilik kapal, pengelola pelayaran, nakhoda dan perwira kapal pada kegiatan berikut harus melakukan untuk menjamin bahwa jaga laut dilaksanakan selamanya.

2. Nakhoda tiap kapal terikat untuk menjamin bahwa jaga laut pengaturannya baik untuk melaksanakan jaga laut yang baik. Dibawah pengarahan umum nakhoda, maka perwira jaga bertanggung jawab terhadap navigasi kapal yang aman selama tugasnya dan bertanggung jawab khususnya dalam pencegahan tubrukan dan kekandasan.
3. Prinsip dasar, termasuk tetapi tidak terbatas pada hal-hal berikut, harus dilakukan bagi semua kapal.
4. Jika menentukan susunan jaga di anjungan yang mungkin melibatkan kelasi yang baik maka faktor-faktor berikut harus diperhitungkan antara lain:
  - a. Anjungan tidak boleh ditinggalkan biar sekejap.
  - b. Kondisi cuaca, jarak penglihatan dan cuaca siang atau gelap.
  - c. Untuk menghadapi bahaya navigasi yang mungkin memerlukan perwira jaga untuk memerlukan tugas tambahan.
  - d. Menggunakan alat-alat bantu navigasi dalam keadaan operasiseperti radar atau alat untuk menentukan posisi dan peralatan lain dipergunakan untuk keamanan navigasi kapal.
  - e. Apakah kapal dilengkapi dengan kemudi otomatis.
  - f. Tiap kepentingan yang tidak biasa pada jaga navigasi sebagai akibat dari operasi khusus di sekitarnya.
5. Sehat Untuk Melakukan tugas adalah Sistem pengaturan jaga harus diatur sedemikian rupa, agar efisiensi dari perwira atau kelasi jaga tidak terganggu dengan tugas jaga diembannya, tugas-tugas harus diatur sedemikian rupa agar tugas jaga pertama dari awal pelayaran dan diantara petugas pengganti haruslah cukup untuk beristirahat agar tidak mengganggu tugasnya.
6. Navigasi Semua pelayaran yang dilakukan harus direncanakan sebelumnya, dan diperhitungkan semua informasi dan tiap haluan yang digariskan harus diperiksa sebelum pelayaran dimulai. Selama jaga maka haluan yang dikemudikan posisi dan kecepatan harus dicek

dengan interval yang berkali-kali dengan baik menggunakan alat bantu navigasi yang diperlukan untuk meyakinkan bahwa kapal mengikuti haluan yang direncanakan. Perwira jaga harus menguasai sepenuhnya dari lokasi dan operasi semua peralatan keamanan navigasi di atas kapal dan harus diperhatikan dan diperhitungkan dari keterbatasan operasional dari peralatan itu. Perwira yang bertugas jaga tidak boleh melakukan tugas lain yang akan mengganggu keamanan navigasi kapal.

7. Peralatan Navigasi. Perwira jaga harus menggunakan semua peralatan navigasi seefektif mungkin yang berada di bawah tugasnya. Jika menggunakan radar perwira jaga harus memikirkan selamanya pada penggunaan radar yang tercantum dalam pengaturan yang berlaku mencegah tubrukan di laut. Jika diperlukan maka perwira jaga harus tidak ragu-ragu untuk menggunakan kemudi, mesin dan peralatan semboyan bunyi.
8. Tugas Jaga Navigasi dan tanggung jawab
  - 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) Terus bertanggung jawab terhadap keamanan navigasi kapalnya, dan kehadiran nakhoda memberitahukan khusus bahwa pertanggungjawaban ini merupakan pengertian bersama.
    - 3) Beritahu nakhoda jika terjadi keraguan dan tindakan apa yang harus dilakukan demi keamanan.
    - 4) Tidak menyerahkan jaga ke perwira pengganti jika dia mempunyai alasan dan percaya bahwa penggantinya tidak mampu untuk melakukan tugasnya dengan baik. Dalam hal ini harus melaporkan kepada nakhoda.
  - b. Untuk pergantian jaga, maka perwira pengganti harus percaya pada posisi duga atau benar dan disesuaikan dengan arah, haluan dan

- kecepatan dan harus memperhatikan setiap bahaya navigasi yang mungkin dihadapi selama jaga.
- c. Harus dicatat dengan baik dari gerakan dan keaktifan selama jaga sehubungan dengan navigasi kapal.
9. Pengamatan. Sebagai tambahan untuk melakukan pengamatan yang baik untuk menilai situasi sepenuhnya dan resiko tubrukan, kekandasan dan bahaya navigasi lain, tugas pengamat termasuk mendeteksi kapal terbang yang berada dalam bahaya, awak kapal yang tenggelam, kerangka kapal dan barangnya dalam melaksanakan pengamatan harus memperhatikan.
- a. Pengamatan harus mampu memberikan perhatian penuh dalam melakukan pengamatan dan tidak boleh melakukan tugas lain yang akan mengganggu tugasnya.
  - b. Tugas pengamat dan jurumudi dipisahkan dan jurumudi tidak boleh dianggap sebagai pengawas saat memegang kemudi, kecuali di kapal kecil dimana sekeliling kemudi tidak terhalang dan tidak ada yang menghalangi pandangan waktu malam. Perwira jaga mungkin merupakan pengamat tunggal pada siang hari.
    - 1) Situasi telah dilakukan secara hati-hati dan telah dibentuk tanpa keraguan bahwa aman untuk berbuat demikian.
      - a) Keadaan cuaca
      - b) Jarak penglihatan
      - c) Ramainya alur pelayaran
      - d) Perkiraan dari bahaya navigasi
      - e) Perhatian yang diperlukan saat berlayar atau di Pelabuhan
    - 2) Bantuan segera ada untuk anjungan pada setiap perubahan pada situasi yang diperlukan.
10. Navigasi dengan kehadiran pandu .Tugas dan kewajiban dari seorang pandu, dengan kehadirannya di kapal tidak membebaskan nakhoda atau perwira jaga dari tugas dan kewajibannya bagi keamanan kapalnya, nakhoda dan pandu harus saling tukar informasi sehubungan

dengan prosedur navigasi kondisi lokal dan sifat lokal, nakhoda dan perwira jaga harus bekerja sama dengan erat dengan pandu dan melakukan checking yang akurat posisi dan gerakan kapal.

11. Perlindungan dari lingkungan laut Nakhoda perwira jaga harus memperhatikan secara sungguh-sungguh pengaruh dari operasi atau kejadian pencemaran laut dan lingkungan harus dilakukan kemungkinan tindakan untuk menjaga pencemaran tersebut, khususnya dalam kerangka yang sesuai dengan aturan internasional dan aturan pelabuhan.

### **G. Pelaksanaan Dinas Jaga**

#### **1. Pengamatan (*look out*)**

Pengamatan harus selalau dilaksanakan terutama untuk memenuhi aturan 5 *Collision Regulation 2001* :

- a. Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dan dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi.
  - b. Membuat penilaian tepat terhadap situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya.
  - c. Mendeteksi adanya kapal-kapal dan orang di dalam keadaan marabahaya, kerangka kapal dan bahaya navigasi lainnya.
2. Petugas pengamat harus dapat sepenuhnya melaksanakan tugas tanpa di bebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas pengamatan.
  3. Pemegang kemudi yang sedang bertugas tidak dapat ditugasi sebagai pengamat. Kecuali untuk kapal kecil, dimana posisi pengemudi tidak terhalang oleh bangunan kapal.
  4. Komposisi tugas jaga menjamin dilaksanakan pengamatan secara terus menerus dan cermat. Nahkoda perlu mempertimbangkan berbagai faktor dalam menyusun komposisi tugas jaga navigasi :
    - a. Jarak tampak, keadaan laut dan cuaca

- b. Kepadatan lalu lintas dan kegiatan-kegiatan yang sedang dilakukan di perairan dimana kapal berlayar (latihan perang, pengerukan, pemasangan kabel laut, dll.)
- c. Seberapa besar perhatian yang diperlukan jika berada di atau dekat dengan pemisah (Separation scheme)
- d. Banyaknya pekerjaan yang harus dilakukan di anjungan berkaitan fungsi-fungsi kapal dan olah gerak yang mungkin dilakukan segera.
- e. Kebugaran (*fitness*) masing-masing personil yang ikut tugas jaga.
- f. Pengetahuan dan kepercayaan diri secara professional dari para perwira jaga.
- g. Pengalaman masing-masing perwira dan tingkat pengenalan terhadap setiap peralatan navigasi, prosedur yang ada serta kemampuan olah gerak kapal.
- h. Kegiatan yang dilakukan di kapal pada setiap saat, termasuk kesibukan komunikasi radio dan kemudahn mendapatkan bantuan tenaga untuk segera datang ke anjungan bila diperlukan.
- i. Status operasional dari alat-alat di anjungan termasuk alat control, dan alarm.
- j. Karakteristik olah gerak kapal, termasuk karakteristik baling-baling dan kemudi
- k. Ukuran kapal dan besarnya sudut pandang dari tempat pengamatan.
- l. Pengamatan anjungan, yang mungkin mempengaruhi kemampuan deteksi seorang pengamat terhadap perkembangan situasi yang terjadi.
- m. Setiap standart atau ketentuan atau prosedur serta petunjuk berkaitan dengan pelaksanaan jaga yang telah ditetapkan oleh IMO.



## **H. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi**

Dalam melaksanakan tugas jaga navigasi perwira jaga harus mengetahui:

### **1. Kewajiban-kewajiban Perwira Jaga Navigasi :**

Tidak boleh meninggalkan anjungan sebelum diganti. Terus melaksanakan tanggung jawab, walaupun nahkoda ada di anjungan kecuali secara tegas nahkoda mengambil alih. Jika ragu-ragu terhadap apa yang akan dilakukan segera memberitahu nahkoda. Selalu memeriksa haluan, posisi, kecepatan, dengan menggunakan setiap peralatan yang sesuai. Mengetahui sepenuhnya letak semua alat-alat navigasi dan pengoperasiannya serta keterbatasan alat-alat tersebut. Menggunakan peralatan navigasi seefektif mungkin. Tidak boleh diberi tugas lain yang dapat mengganggu keselamatan navigasi. Jika menggunakan radar, harus mengingat ketentuan-ketentuan collreg sehubungan dengan penggunaan radar. Jika diperlukan tidak boleh ragu-ragu untuk menggunakan kemudi, mesin, dan semboyan bunyi. Mengetahui sifat olah gerak kapal, termasuk lingkaran putar dan jarak henti, serta menyadari bahwa kapal-kapal lain mempunyai sifat-sifat yang berbeda. Mencatat semua kegiatan berkaitan dengan navigasi dan olah gerak. Jika akan masuk kamar peta untuk kepentingan navigasi, harus merasa yakin bahwa keadaan tetap aman dan pengamatan tetap dilaksanakan. Melakukan pengujian alat-alat sebelum terjadisesuatu yang membahayakan dan sebelum sampai di tempat tujuan, juga sebelum kapal

### **2. Perwira tugas jaga navigasi harus selalu mematuhi SOLAS 1974:**

- a. Mempertimbangkan untuk menempatkan seseorang untuk mengganti kemudi otomatis dengan kemudi tangan dalam saat yang tepat untuk mencegah bahaya yang akan timbul.

- b. Pada waktu yang menggunakan kemudi otomatis tidak boleh membiarkan situasi berkembang sampai pada tingkat berbahaya sedangkan bantuan tidak dapat segera datang ke anjungan
3. Perwira tugas jaga navigasi harus selalu : Mampu menggunakan alat-alat navigasi elektronik, jika diperlukan dan mengetahui segala keterbatasannya, Menggunakan jarak jangkauan radar yang memadai dan harus selalu dirubah secara berkala, sehingga setiap sasaran dapat dipantau sedini mungkin, Melakukan Plotting sedini mungkin, Mengingat bahwa sasaran kecil dapat lolos dari pengamatan radar. Mengingat bahwa perum gemma adalah alat yang sangat penting untuk navigasi.
4. Perwira Tugas jaga navigasi segera memberitahu nahkoda bila:
  - a. Terjadi atau diperkirakan akan terjadi berkurangnya jarak tampak.
  - b. Ada kapal lain yang gerakannya memerlukan perhatian khusus.
  - c. Sulit mempertahankan haluan yang benar
  - d. Tidak melihat benda darat atau bul atau tidak memperoleh hasil pengukuran kedalaman air (sounding). pada waktu yang diperkirakan.
  - e. Secara tidak terduga melihat benda darat atau bul atau tidak terjadi kelainan hasil pengukuran kedalaman air (sounding).
  - f. Terjadi kerusakan mesin, telegraph, mesin kemudi, peralatan penting lain untuk navigasi, system alarm bahaya dan indicator-indikator. Peralatan komunikasi tidak berfungsi.
  - g. Cuaca buruk yang mengakibatkan kemungkinan sesuatu kerusakan akan terjadi.
  - h. Menemui bahaya navigasi, misalnya gunung es atau kerangka kapal.
  - i. Menghadapi setiap keadaan darurat.
5. Tindakan secepatnya :

Meskipun ada keharusan memberitahu nahkoda, tetapi perwira navigasi tidak boleh ragu-ragu mengambil tindakan secepatnya demi keselamatan kapal jika situasi mengharuskan. Memimpin regu jaga. Perwira jaga harus memberi petunjuk-petunjuk dan informasi-informasi kepada anggota jaga dan pengamatan berjalan dengan baik.

### **I. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga**

Menurut Sulistijo (2002:63), Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah:

- a. Pemerintah-pemerintah harus mengarahkan perhatian perusahaan-perusahaan, Nakhoda, Kepala Kamar Mesin dan seluruh petugas jaga pada persyaratan-persyaratan, prinsip-prinsip dan pedoman-pedoman yang ada di dalam kode STCW yang harus dicermati guna menjamin agar suatu tugas jaga yang terus menerus, sesuai dengan situasi-situasi dan kondisi-kondisi yang ada akan tetap terpelihara sepanjang waktu di semua kapal yang sedang berlayar.
- b. Pemerintah-pemerintah harus meminta Nakhoda setiap kapal untuk menjamin bahwa pengaturan tugas jaga tetap memadai guna memelihara suatu tugas jaga yang aman dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi yang ada, dan bahwa dibawah pengarahan umum dari nakhoda maka:
  - 1) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan sedang harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di kamar peta atau ruang bridge control.
  - 2) operator-operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.

3) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana ditegaskan dalam Kode STCW dan di bawah pengarahannya Kepala Kamar Mesin, harus segera ada di tempat dan ada dalam jangkauan untuk menangani ruangan-ruangan mesin, dan jika diperlukan harus berada di ruangan mesin selama periode-periode tanggung jawabnya.

Suatu tugas jaga yang memadai dan efektif dipelihara guna tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang sandar dan jika kapal yang bersangkutan membawa muatan yang berbahaya, maka pengaturan tugas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya tentang sifat, kualitas, kemasan dan penyimpanan muatan berbahaya yang bersangkutan dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya setiap kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal maupun di darat.

Menurut PIP Semarang (2002:16) tentang tugas dan tanggung jawab perwira jaga di pelabuhan (*Watchkeeping on the port*), mualim jaga diharuskan untuk selalu berada di kapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi atau panjarwala secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
- b. Menjalankan perintah Nakhoda antara lain: standing orders, nakhoda, peraturan perusahaan dan lain-lain.
- c. Menjalankan peraturan / ketentuan yang berlaku antara lain : pemasangan penerangan, ikut membantu mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan bandar.
- d. Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada bagian-bagian kapal.
- e. Memperhatikan pasang surut air pelabuhan.
- f. Memperhatikan tangga, tros-tros, serta memasang rat guard pada tali kepil.

- g. Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
- h. Membaca draft dan mencatat *ship's condition*.
- i. Mencegah polusi air maupun udara.
- j. Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.

Dari beberapa tugas dan tanggung jawab perwira jaga diatas, dapat di definisikan bahwa tugas dan tanggung jawab perwira jaga yaitu:

- a. Membaca *stowage plan* muatan yang dimuat dan dibongkar, memperhatikan azas-azas pemuatan dan membuat ship condition.
- b. Mengontrol bekerjanya peralatan muat bongkar seperti blok, segel, ganco, tali muat.
- c. Meronda keliling palka sehubungan dengan stowage, pencurian lashing, tally, mau pun pemasangan alat-alat keselamatan seperti jala-jala / separasi dan lain-lain.

#### **J. Serah Terima Tugas Jaga**

Menurut Muhammad Hasan (2014) Serah terima tugas jaga merupakan suatu hal yang wajib dilaksanakan. Dan perwira pengganti harus menjamin bahwa anggota anggota yang membantunya mampu menjalankan tugas tugasnya dan Hal-hal yang diperhatikan pada saat serah terima jaga :

1. Tidak menyerahkan tugas jaga kepada orang yang tidak mampu/sakit dll. Dalam hal ini nahkoda diberitahukan.
2. Perwira Pengganti harus yakin bahwa anggotanya benar-benar siap/mampu melaksanakan tugas jaga dengan baik.
3. Semua petugas pengganti jaga telah menyesuaikan diri dengan kegelapan (malam hari), apabila belum, tidak boleh mengambil alih tugas jaga.
4. Perwira pengganti telah yakin tentang berbagai hal yang harus diketahui :

- a. Perintah-perintah umum dan perintah khusus dari nahkoda, berkaitan dengan navigasi kapal.
- b. Posisi, haluan, kecepatan, dan draft kapal
- c. Arus, cuaca, jarak tampak dan pengaruh terhadap haluan dan kecepatan. Prosedur menggunakan mesin induk, jika system yang digunakan adalah Bridge control untuk olah gerak.
- d. Navigasi, meliputi antara lain :
  - 1) Peralatan navigasi dan alat-alat keselamatan yang sedang digunakan dan akan digunakan selama tugas jaga.
  - 2) Kesalahan kompas gyro dan kompas magnet.
  - 3) Gerakan-gerakan kapal lainnya yang ada disekitar.
  - 4) Bahaya-bahaya atau gangguan-gangguan yang dapat terjadi selama tugas jaga
  - 5) Kemungkinan terjadinya efek kemiringan kapal, trim, berat jenis air, dan squat sehubungan dengan under keel clearance.
  - 6) Apabila telah tiba waktu serah terima jaga tetapi sedang menghindari bahaya atau sedang mengolah gerak (merubah haluan, merubah kecepatan) harus diselesaikan terlebih dahulu sampai bahaya telah lewat dan olah gerak telah selesai.

#### **K. Komunikasi Saat Dinas Jaga**

Komunikasi adalah hal yang sangat penting di atas kapal, oleh karena itu bagi pelaut perlu dipersiapkan dengan baik untuk memahami instruksi-instruksi, aba- aba maupun hal rutin mengenai dinas jaga di atas kapal terutama adalah hal mengenai keadaan darurat. Bila kapal diawaki oleh berbagai bangsa (multi nasional) atau bekerja di kapal penumpang hal demikian akan menimbulkan banyak berbagai masalah dikarenakan berbagai macam budaya dan bahasa. Sesuai dengan persyaratan Konvensi STCW '78 – Amandemen '95 dan ISM Code, maka para pelaut harus memiliki kemampuan memahami instruksi-instruksi, aba-aba dan istilah-istilah yang baku di atas kapal. Hal demikian bertujuan agar dapat

terselenggara kelancaran tugas terutama menghindari salah pengertian (*misscommunication*) khususnya dalam hal menghadapi keadaan darurat. Komunikasi yang efektif dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang berhubungan dengan penempatan masing-masing di atas kapal akan sangat penting sekali menjamin aspek-aspek keselamatan seperti pemadaman kebakaran dan penyelamatan diri pada waktu evakuasi, sehingga hal demikian dapat dilaksanakan dengan cepat dan tepat. Komunikasi adalah penyampaian informasi dari satu pihak ke pihak lain.

#### 1. Komunikasi *Interpersonal*.

Istilah komunikasi berasal dari bahasa latin yaitu *communication* yang berarti pemberitahuan atau pertukaran (Wiryanto, 2004). Sarah Trenholm dan Arthur Jensen (1996) mendefinisikan komunikasi adalah suatu proses dimana sumber mentransmisikan pesan kepada penerima melalui beragam saluran. Gibson (1997) mendefinisikan komunikasi adalah pengiriman informasi dan pemahaman melalui penggunaan simbol-simbol baik secara verbal maupun nonverbal.

Menurut Devito (1997) komunikasi *interpersonal* adalah proses pengiriman dan penerimaan pesan antara dua orang atau diantara kelompok kecil orang secara spontan informal. Komunikasi *interpersonal* dimengerti sebagai umpan balik yang bertujuan untuk membantu seseorang meningkatkan efektifitas pribadi dan efektifitas antar pribadi.

Dalam komunikasi *interpersonal* mengharuskan para pelaku untuk bertatap muka atau lebih, sehingga diharapkan wajah, sikap tubuh para pelakunya dapat terlihat sehingga efek yang muncul dapat terlihat secara langsung (Liliweri, 1991). Trenholm dan Jensen (1995) mendefinisikan komunikasi *interpersonal* sebagai komunikasi antar dua orang yang berlangsung secara tatap muka. Komunikasi ini biasanya bersifat spontan dan informal, dan partisipan satu sama lain saling menerima umpan balik secara maksimal.

Myers (1994) berpendapat bahwa komunikasi interpersonal adalah transaksi antar seseorang dengan orang lain dalam situasi tertentu dalam bentuk hubungan sosial seperti teman dan hubungan keluarga. Komunikasi *interpersonal* bermanfaat untuk melakukan tukar pengalaman, saling memberi dan menerima informasi, tukar menukar ide, mempengaruhi orang lain supaya dapat merubah sikap dan perilaku.

Setelah melakukan komunikasi *interpersonal* diharapkan dapat terjalin saling pengertian dan berusaha untuk melengkapi kekurangan yang dimiliki satu sama lain. Jadi dapat disimpulkan bahwa komunikasi *interpersonal* merupakan proses penyampaian informasi, pikiran dan sikap tertentu antara dua orang dan diantara dua individu itu terjadi pergantian pesan baik sebagai komunikan maupun sebagai komunikator dengan tujuan untuk mencapai pengertian, mengenal masalah yang akan dibicarakan yang akhirnya terjadi perubahan perilaku.

Menurut Carfhovland, Janis, dan Kelley seperti yang dikemukakan oleh Forsdale (1981) "*communication is the process by which an individual transmits stymuly (usually verbal) to modify the behavior of others individuals*". Dengan kata lain komunikasi adalah proses individu mengirim stimulus yang biasanya dalam bentuk verbal untuk mengubah tingkah laku orang lain. Pada definisi ini komunikasi dianggap sebagai suatu proses.

Menurut Brent D. Ruben, komunikasi manusia adalah suatu proses melalui mana individu dalam hubungannya dalam kelompok, dalam organisasi dan dalam masyarakat menciptakan, mengirimkan, dan menggunakan informasi untuk mengkoordinasikan lingkungannya dengan orang lain. Pada definisi ini pun komunikasi dikatakan sebagai suatu proses, yaitu suatu aktifitas yang mempunyai beberapa tahapan yang terpisah satu sama lain namun tetap berhubungan.



Berdasarkan prinsip umum dari definisi-definisi di atas berdasarkan bahwa pengertian komunikasi ini akan digunakan untuk memahami komunikasi organisasi, maka penulis berusaha menyusun definisi yaitu: komunikasi adalah penyampaian pesan verbal dan non verbal antara si pengirim dan si penerima pesan untuk mempengaruhi dan mengubah tingkah laku.

## 2. Komponen-Komponen Komunikasi *Interpersonal*.

Dalam komunikasi *interpersonal* ada komponen-komponen yang terlibat dan terintegrasi di dalamnya sehingga proses komunikasi dapat berlangsung secara efektif (Wiyanto, 2004). Adapun komponen-komponen tersebut adalah:

### a. Pengirim – Penerima.

Komunikasi *interpersonal* melibatkan paling tidak dua orang. Setiap orang yang terlibat dalam komunikasi *interpersonal* memformulasikan dan mengirim pesan dan juga sekaligus menerima dan memahami pesan.

### b. *Encoding* dan *Decoding*.

*Encoding* adalah tindakan yang menghasilkan pesan yaitu berupa pesan verbal ataupun non verbal dan sebaliknya tindakan untuk menginterpretasikan dengan memahami pesan-pesan yang diterima disebut dengan *decoding*.

### c. Pesan-Pesan.

Dalam komunikasi *interpersonal* pesan biasa berbentuk verbal (kata-kata) atau nonverbal (gerakan. Symbol) atau gabungan keduanya.

### d. Saluran.

Dalam komunikasi *interpersonal* para pelaku umumnya bertemu secara tatap muka, sehingga terjalin hubungan antara pengirim dan penerima informasi.

### e. Gangguan.

Dalam komunikasi *interpersonal* sering terjadi kesalahpahaman yang disebabkan adanya gangguan saat berlangsungnya komunikasi. Gangguan ini mencakup tiga hal.

- 1) Gangguan fisik, biasanya berasal dari luar dan mengganggu transmisi fisik, seperti kegaduhan instruksi dan lain-lain. Kondisi tersebut akan dapat menimbulkan kekacauan dalam Informasi.
- 2) Gangguan psikologis, yang timbul karena perbedaan gagasan dan penilaian subjektif diantara orang yang terlibat dalam komunikasi seperti, emosi, perbedaan nilai nilai, sikap dan status.
- 3) Gangguan semantik, terjadi karena kata-kata atau simbol yang digunakan dalam komunikasi memiliki arti ganda sehingga penerima gagal menangkap maksud dari pengirim pesan.

f. Umpan Balik

Umpan balik sangat penting dalam komunikasi *interpersonal* karena pengirim dan penerima secara terus menerus dan bergantian memberikan umpan balik (feed back) baik secara verbal maupun nonverbal.

g. Bidang Pengalaman.

Komunikasi akan efektif bila para pelaku yang terlibat dalam komunikasi mempunyai bidang pengalaman yang sama sehingga pembicaraan bisa saling menyambung.

h. Akibat.

Dalam proses komunikasi selalu timbul adanya berbagai akibat, baik positif maupun negatif pada pihak-pihak yang terlibat dalam komunikasi.

i. Etika

Etika meliputi komunikasi yang pantas dan tidak pantas dalam berkomunikasi.

Komponen-komponen di atas merupakan unsur utama terjadinya komunikasi *interpersonal* agar proses komunikasi bisa berlangsung secara efektif.

### 3. Tujuan Komunikasi *Interpersonal*.

Komunikasi *interpersonal* dapat digunakan untuk berbagai tujuan (sendjaja, 1993) yaitu:

#### a. Mengetahui Diri Sendiri dan Orang Lain.

Komunikasi interpersonal memberikan kesempatan kepada seseorang untuk memperbincangkan dirinya sendiri, sehingga seseorang mendapatkan perkembangan baru tentang dirinya dan memahami lebih dalam tentang sifat dan perilakunya. Komunikasi interpersonal juga akan membantu seseorang untuk mengenal nilai, sikap dan perilaku.

#### b. Mengetahui Dunia Luar

Komunikasi *interpersonal* memungkinkan seseorang untuk memahami lingkungannya secara baik tentang objek dan kejadian, meskipun informasi yang diperoleh dari media biasanya seseorang akan membicarakan dan menginternalisasi informasi tersebut melalui interaksi *interpersonal*.

#### c. Menciptakan dan Memelihara Hubungan Menjadi bermakna.

Manusia sebagai makhluk sosial dalam kehidupan sehari-hari selalu ingin menciptakan hubungan dekat dengan orang lain sehingga banyak waktu yang digunakan dalam komunikasi *interpersonal* untuk menciptakan dan memelihara hubungan sosial dengan orang lain.

#### d. Mengubah Sikap dan Perilaku.

Komunikasi *interpersonal* sering digunakan dalam upaya untuk mengubah sikap dan perilaku orang lain, baik secara persuasif maupun secara paksa. Dengan adanya komunikasi

*interpersonal* yang efektif diharapkan dapat mempengaruhi sikap dari yang negatif menjadi lebih baik.

e. Bermain dan Bercerita Dengan Teman.

Bercerita santai merupakan kegiatan yang bertujuan untuk memperoleh hiburan dan kesenangan. Hal ini biasanya dilakukan untuk melepaskan ketegangan dan kegelisahan

f. Membantu Orang Lain.

Komunikasi *interpersonal* dapat digunakan untuk membantu orang lain seperti yang dilakukan psikiater, psikolog dan ahli terapi dalam memecahkan masalah kliennya. Komunikasi dapat mengendalikan perilaku anggota organisasi. Setiap organisasi memiliki hirarki wewenang dan garis panduan formal yang harus dipatuhi oleh anggotanya. Apabila anggota organisasi diminta untuk mengkomunikasikan setiap keluhan yang menyangkut pekerjaan kepada atasan, seseorang karyawan dalam memperbaiki kesalahan rekannya, maka komunikasi menjadi fungsi control. Adanya komunikasi kepada karyawan apa yang harus dilakukan bagaimana mereka bekerja baik, dan apa yang dapat dikerjakan untuk memperbaiki kinerja jika itu dibawah standar.

4. Aspek-Aspek Dalam Komunikasi *Interpersonal*.

Aspek – aspek yang harus diperhatikan oleh perilaku komunikasi supaya terjalannya komunikasi *interpersonal* yang efektif (DeVito, 1997) yaitu :

a. Keterbukaan (open)

Keterbukaan dalam komunikasi *interpersonal* dapat dipahami sebagai keinginan untuk membuka diri dalam rangka berinteraksi dengan orang lain. Kualitas keterbukaan mengacu pada sejauh mana komunikator terbuka pada komunikasi dan demikian juga sebaliknya, kesediaan komunikator bereaksi secara jujur terhadap stimulus yang datang, serta mengakui perasaan dan pikiran yang ada.

b. Empati (emphaty)

Orang yang empatik mampu memahami motivasi dan pengalaman orang lain, perasaan dan sikap mereka untuk masa yang akan datang. Sikap empati adalah adanya usaha masing-masing pihak untuk merasakan apa yang dirasakan orang lain dalam upaya melakukan pemahaman terhadap orang lain. Menurut Smith (1992) empati merupakan kemampuan untuk menempatkan diri pada posisi orang lain serta memahami apa yang dirasakan oleh orang lain.

c. Dukungan (supportiveries)

Dukungan dapat berupa ungkapan non-verbal seperti gerakan menganggukkan kepala, mengedipkan mata, tersenyum atau bertepuk tangan.

d. Sikap Positif (positiveries)

Dalam komunikasi interpersonal, diartikan sebagai kemampuan seseorang dalam memandang dirinya secara positif dan menghargai orang lain. Sikap positif tidak dapat lepas dari upaya mendorong dan menghargai akan pentingnya orang lain. Dorongan positif pada umumnya berbentuk pujian atau penghargaan, dan terdiri dari perilaku yang biasanya kita harapkan.

e. Kesetaraan (equality)

Komunikasi *interpersonal* akan efektif apabila suasananya setara. Artinya adanya pengakuan kedua belah pihak sama-sama berharga terhadap apa yang disampaikan. Dan adanya pengakuan secara diam-diam bahwa kedua belah pihak sama-sama bernilai dan berharga, dan masing-masing pihak mempunyai sesuatu yang penting untuk disampaikan.

Kesamaan dalam komunikasi akan menjadikan suasana menjadi lebih menarik, akrab, dan lebih nyaman. Tubs dan Moss (2000) menyatakan bahwa komunikasi dikatakan efektif apabila memiliki unsur pemahaman, kesenangan, pengaruh pada sikap, hubungan yang makin baik, dan tindakan yang positif.

Spitzberg dan Cupach (1989) menjelaskan bahwa komunikasi interpersonal akan efektif apabila adanya kepercayaan diri, kebersatuan, manajemen interaksi, daya pengungkapan, dan orientasi kepada pihak lain. Konsep komunikasi interpersonal yang dikemukakan oleh DeVito (1997) yang menyatakan bahwa efektivitas komunikasi interpersonal sangat ditentukan oleh sejauh mana seseorang mempunyai sikap keterbukaan, empati, sikap mendukung, sikap positif, kesetaraan, atau kesamaan dalam komunikasi.

Berdasarkan prinsip umum dari definisi-definisi di atas dan berdasarkan bahwa pengertian komunikasi ini akan digunakan untuk memahami komunikasi organisasi, maka penulis berusaha menyusun definisi, yaitu: komunikasi adalah penyampaian pesan verbal (dalam komunikasi searah) atau saling pertukaran pesan verbal (komunikasi dua arah) maupun pesan non verbal antara si pengirim dan si penerima pesan untuk mempengaruhi dan mengubah tingkah laku.

##### 5. Komunikasi dan pengamatan keliling

Dalam hal ini, seharusnya semua Perwira jaga mengetahui untuk melakukan tindakan ini sehingga tindakan pencegahan dapat dilakukan sedini mungkin dan kapal dalam kondisi siap untuk *bernavigasi* memasuki cuaca buruk, seperti yang dijelaskan dalam Program Pemutakhiran (Updating) dari STCW 1978 Amandement 1995 tentang "Watch Keeping Deck" Dinas Jaga 2001. (IMO,2001:7), yaitu:

Komunikasi dengan stasiun lainnya dan pengamatan keliling.

- a. Perhatikan keluar dan masuknya perahu-perahu kecil (sampan).
- b. Mengatur tangga akomodasi (*gang way*) dan berikan perhatian terhadap pemakai tangga, juga memperhatikan orang yang keluar masuk kapal.

- c. Melakukan semboyan-semboyan atau komunikasi dengan kapal disekitarnya atau stasiun pantai diperlukan.
- d. Pada waktu pemuatan perbekalan atau membongkar peralatan kapal, berikan catatan bilamana perlu dan awasi pemuatan dan pembongkaran yang sedang berlangsung.

Komunikasi adalah penyampaian informasi dari satu pihak ke pihak lain. Hal ini mengandung pengertian bahwa terdapat suatu sistem yang terdiri dari elemen-elemen yang saling mengadakan interaksi secara dinamis dengan tujuan untuk mempengaruhi tingkah laku penerima berita melalui informasi yang disampaikan.

Dari pengertian diatas dapat dilihat bahwa komunikasi terdiri dari beberapa elemen:

a. Pengirim

Tugasnya adalah:

- 1) Menentukan formulasi berita (cara penyampaian dan prosedur isyaratnya)
- 2) Mengirim berita
- 3) Memilih penerima berita
- 4) Memilih channel / jenis isyarat
- 5) Memerlukan feed back

Kecuali itu perlu diketahui pula tentang:

- 1) Memperhatikan penerima
- 2) Perbedaan daya tangkap (Differential Perception)
- 3) Feedback

b. Penerima

Tanpa adanya penerima, sebuah berita tidak lebih dari sekedar ekspresi. Kadang-kadang supervisor gagal mengadakan komunikasi karena penerima yang dituju tidak menerima berita sama sekali. Kegagalan ini dapat diperbaiki dengan jalan memilih lebih

hati-hati cara / mode pengiriman dan mengontrol konteks secara perhatian situasi, kondisi, dan karakteristik penerima.

Penerima mempunyai 4 macam tugas, yaitu :

- 1) Menerima berita yang dikirimkan
- 2) Menginterpretasikan berita
- 3) Mengirimkan kembali feedback kepada sumber berita
- 4) Melakukan sesuatu sesuai dengan komunikasi.

Menerima berita dilakukan dengan :

- 1) Mendengarkan bila pengirim berbicara
- 2) Membaca bila pengirim menulis surat
- 3) Melihat bila pengirim beraksi

Menginterpretasikan berita sebagai kebalikannya memformulasikan yang perlu diketahui. Feed back yang efektif merupakan komponen komunikasi efektif. Bila penerima tidak mengirim feedback ini berarti komunikasi terjadi hanya searah saja (One Way Communication).

#### c. Berita

Berita adalah informasi yang dikirimkan. Ada dua macam berita:

- 1) Berita primer, yaitu kumpulan informasi yang akan dikirimkan oleh pengirim.
- 2) Berita Sekunder, yaitu koleksi informasi yang dikirimkan bersama-sama dengan pengaruh konteks, tingkah laku dan emosi.
- 3) Komunikasi Yang Efektif Jelas : Berita yang dikirimkan logis, kalimat tidak berbelit-belit tapi langsung ke berita utama yang ingin disampaikan.



- 4) Lengkap : Berita yang disampaikan memuat informasi yang lengkap untuk menghindari salah penafsiran, karena berita yang tidak lengkap dan membingungkan dapat berbahaya.
- 5) Padat : Gunakan kata-kata terpilih (efektif dan efisien) dalam menyampaikan berita. Kalimat tidak berbelit dan tidak membingungkan. Sebab itu batasilah laporan.
- 6) Konkret : Berita yang disampaikan adalah sebuah fakta yang konkret.
- 7) Benar : Walaupun kata-katanya efektif dan efisien serta kalimatnya padat bila beritanya tidak benar, maka hal tersebut adalah salah. Keuntungan komunikasi yang baik adalah adanya saling mengerti diantara kedua belah pihak, sehingga menghasilkan kerjasama dan hubungan kerja yang baik. Oleh karena itu untuk dapat mencapai tujuan komunikasi dengan baik, yaitu apa yang disampaikan diterima baik.

#### **L. Peralatan Navigasi Yang Mendukung Dinas Jaga**

Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan atau rintangan pelayaran. Sarana bantu navigasi adalah peralatan atau sistim yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal atau lalu lintas kapal.

Menurut STCW Convention 1978 amandement 1995, (IMO,1995:13), mengatakan bahwa:

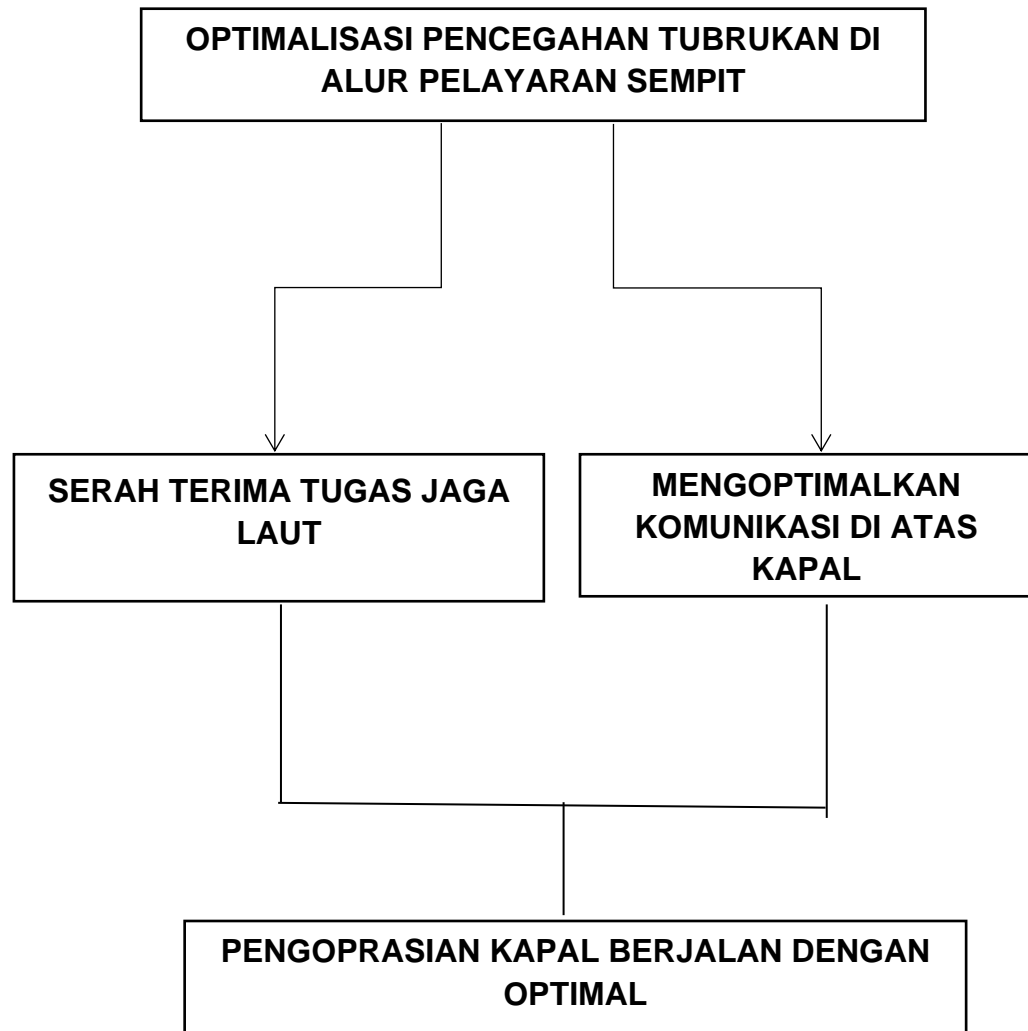
Seorang Perwira bagian *navigasi* harus melakukan pemeriksaan terhadap Perlengkapan *navigasi* seperti:

- a. Kompas:
  - (1). Kompas kemudi.
  - (2). Jam dan kompas bearing.

- (3). Kompas gyro (*Repeater*).
- (4). Kompas standar
- b. Alat Kemudi:
  - (1). *Steering wheel* (Roda Kemudi).
  - (2). *Telemotor transmitter*.
  - (3). *Gyro pilot*.
  - Indikator-indikator:
    - (1). *Helm indikator* (Penunjuk kemudi).
    - (2). *Engine revolution indicator* (Penunjuk RPM/putaran mesin).
    - (3). *Log speed register* (Daftar kecepatan).
    - (4). *Log distance register* (Daftar catatan jarak).
    - (5). *Rudder angle indikator* (Petunjuk kemudi).
    - (6). *Echo sounder* (Pengukur kedalaman air).
    - (7). *Clinometer* (Pengukur kemiringan kapal).
- c. Perlengkapan untuk pengamatan dan penentuan posisi:
  - (1). *Binocular* dan *Telescope* (Teropong dan Telescope).
  - (2). *Clear view screen* (Kaca terang).
  - (3). *RADAR*.
  - (4). *Direction finder*.
  - (5). *Loran, Decca, dan Omega receiver*.
  - (6). Pesawat penerima satelit pelayaran.
  - (7). *Ecdis* (menentukan posisi kapal)
- d. Lampu-lampu:
  - (1). Lampu navigasi (Lampu tiang, lambung, dan buritan).
  - (2). Lampu sorot.
  - (3). Lampu deck dan lampu jangkar.
- e. Lain-Lain:
  - (1). Lampu tanda bahaya pekerjaan.
  - (2). *Fire detector*.
  - (3). Pesawat penerima atau Fax.
  - (4). Pengawas pintu kedap air.

- (5). *Logger* (Untuk telegraph mesin dan sebagainya).
- (6). *Control Stand* (Untuk mesin utama *thruster*, *cargo crane* dan *system*).

## M. Kerangka Pikir



## N. Hipotesis :

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang dikemukakan diatas maka penulis menduga yang menjadi hipotesis dalam penulisan ini adalah penerapan serah terima jaga laut belum terlaksana dengan baik serta belum optimalnya koordinasi dan komunikasi antara perwira jaga dek sehingga terjadinya *miss communication* pada saat berlayar. serta pihak perusahaan tidak menindak lanjuti kerusakan navigasi yang terjadi diatas kapal untuk mencegah tubrukan di alur pelayaran sempit.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

##### 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif kualitatif yaitu data yang diperoleh berupa informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

##### 2. Jumlah Variable Penelitian

Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil jumlah variable penelitian adalah mengoptimisasi pencegahan tubrukan di alur pelayaran sempit.

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

Pada penelitian ini variable penelitian adalah optimalisasi pencegahan tubrukan di alur pelayaran sempit dan definisi operasional variable penerapan akan aturan atau tindakan yang akan dilakukan di atas kapal yang ditujukan untuk mengurangi atau menghindari bahaya tubrukan.

#### **C. Desain Penelitian**

Rancangan penelitian digunakan sebagai dasar atau patokan dalam melakukan penelitian agar pelaksanaannya dapat berjalan secara benar, baik, dan lancar. Rancangan atau desain penelitian, pada dasarnya adalah strategi untuk memperoleh data yang dipergunakan untuk menguji hipotesa penelitian ini yaitu diduga optimalisasi pencegahan tubrukan di alur pelayaran sempit belum terlaksana dengan baik di atas kapal. Desain penelitian di tetapkan dengan mengacuh pada hipotesa yang dibangun. Rancangan atau desain penelitian, merupakan rencana tentang cara mengumpulkan data dan menganalisis data agar dapat dilakukan secara ekonomis dan sesuai dengan tujuan penelitian.

#### **D. Teknik Pengumpulan Data**

Pengambilan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan–bahan yang relevan, akurat dan nyata. Untuk memperoleh data-data tersebut, maka dilakukan hal-hal berikut antara lain wawancara, metode kualitatif dan kepustakaan, karena itu lebih baik mempergunakan suatu pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain.

didalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain:

##### **1. Riset lapangan**

Teknik pengumpulan data dengan mengadakan observasi langsung ke objek penelitian yaitu dengan melaksanakan pralaba (praktek laut) selama 1 tahun di kapal, sehingga data-data dikumpul sesuai dengan kenyataan yang pada saat penelitian berlangsung.

Dengan demikian akan ditetapkan data yang diyakni kebenarannya, metode kualitatif yang saya jalankan pada penelitian ini dilakukan dengan 3 cara yaitu:

##### **a. Metode Wawancara**

Wawancara merupakan proses tanya jawab secara lisan yang dilakukan seseorang, saling berhubungan dan saling menerima serta memberikan informasi, wawancara sebagai alat pengumpulan data menghendaki adanya komunikasi antara penelitian dengan sasaran penelitian, dalam hal ini penulis melakukan wawancara dengan mualim di atas kapal, boatswan serta semua awak kapal

##### **b. Metode Kuesioner**

Angket atau koesioner adalah teknik pengumpulan data melalui formulir-formulir yang berisikan pertanyaan-pertanyaan yang di ajukan secara tertulis pada seseorang ataupun sekelompok yang untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang diperlukan peneliti.

c. Observasi

Observasi yang berarti pengamatan bertujuan untuk mendapatkan data tentang suatu masalah, sehingga diperoleh pemahaman atau pembuktian terhadap informasi atau keterrangan yang diperoleh sebelumnya, sebagai mode ilmiah observasi biasa diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan fenomena-fenomena yang diselidiki secara sistematis, dalam arti yang luas observasi sebenarnya tidak hanya terbatas kepada pengamatan yang dilakukan, baik secara langsung maupun tidak langsung.

**E. Teknik Analisis Data**

Untuk Penyajian penulisan skripsi ini menggunakan metode deskriptif kualitatif data dengan metode pendekatan studi kasus, dimana penulis mencoba untuk menjelaskan permasalahan yang terjadi yaitu mulai dari faktor yang mengakibatkan bahaya tubrukan dalam utamanya saat kapal memasuki alur pelayaran sempit di pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, penulis juga mendesripsikan pemecahan masalahnya untuk setiap faktor penghambat dan memberikan saran-saran yang baik didasarkan atas informasi di sekitar Dan pengetahuan yang penulis dapat diatas kapal, dari studi kasus yang dilakukan penulis mengambil pendekatan penyelesaian dengan semua perwira jaga memberikan hasil *safety meeting* pelaksanaan optimasilisasi pencegahan tubrukan saat kapal akan memasuki alur pelayaran sempit.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Hasil Penelitian

Selama penulis melaksanakan praktek laut di kapal MV.Dharma Lautan Intan selama kurang lebih 1 ( Satu), tahun banyak mengalami hal-hal yang tidak diinginkan, misalnya.

1. Dalam pelaksanaan serah terima dinas jaga laut masih terdapat beberapa penyimpangan sehingga perwira jaga yang melaksanakan dinas jaga laut saat berlayar di alur pelayaran sempit belum berjalan dengan optimal.
2. Belum optimalnya komunikasi dan koordinasi antara perwira jaga dek dengan baik di atas kapal sehingga terjadi salah penangkapan dari suatu komunikasi (*miss communication*).
3. kurangnya perhatian perusahaan kapal mengenai alat-alat navigasi khususnya alat navigasi yang belum terupdate electronic chart display (ECDIS) untuk membantu kelancaran saat berlayar di alur pelayaran

Dari gambaran fakta-fakta diatas dapat dilihat betapa perlunya perhatian serta peningkatan komunikasi dan rasa tanggung jawab masing-masing perwira di atas kapal akan bahaya yang bisa saja mengancam banyak nyawa serta merugikan banyak pihak saat terjadinya bahaya yang mengancam tersebut.

#### B. Pembahasan Penelitian

Dengan memperhatikan beberapa analisa yang telah diuraikan, maka dalam memecahkan masalah yang ada dengan sistem pendekatan



pemecahan masalah berdasarkan pengalaman. Dari berbagai macam buku-buku yang ada hubungannya dengan permasalahan yang ada serta dengan berdiskusi antara pelaut dalam masalah untuk mengoptimisasi pencegahan tubrukan di atas kapal pada saat memasuki alur pelayaran sempit.

Pada tanggal 2 Februari 2020 yang penulis alami pada saat berlayar di alur pelayaran sempit memasuki pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, dimana saat itu adalah jam jaga *Third Officer* atau jaga pagi hari mulai dari jam 08:00 sampai dengan 12:00, dalam hal tersebut taruna sebagai kadet dek pada saat itu diwajibkan ikut melaksanakan jaga di anjungan bersama *Third Officer* serta *Able* adapun *kaptan* dan *pandu* berada di anjungan pada saat itu dan *Chief Officer* berada di haluan bersama *Ordinary seaman* 1 dan *Second Officer* berada pada buritan bersama *Ordinary seaman* 2, walaupun pada saat itu adalah hari libur buat kadet dek karena bertepatan hari minggu akan tetapi pada saat kapal ingin maneuver memasuki alur pelayaran sempit untuk masuk ke pelabuhan semua crew harus bersiap untuk bertugas. Setelah beberapa saat kemudian, terlihat sebuah kapal muncul tepat berlawanan terhadap haluan kapal, ketika itu *kaptan* dan *pandu* sedang melakukan pengamatan di wings anjungan, lalu beberapa saat kemudian *kaptan* dan *pandu* kembali masuk ke anjungan untuk bertanya kepada *Third Officer* “apakah kapal tersebut meminta daun tuk passing starboard to starboard” lalu *Third Officer* menjawab ‘tidak kep’ seketika itupun *kaptan* marah kepada *Third Officer*. *Kaptan* berkata “mengapa seperti itu? Selalu mengikuti aturan, jika kamu ragu bertanya kepada *kaptan* atau *pandu*” *Third Officer* meminta maaf kepada *kaptan* ketika itu sadar bahwa ia telah melakukan kesalahannya itu merubah haluan kapal ke kiri dan tidak sesuai dengan aturan yang mana seharusnya dia merubah haluan ke kanan sesuai dengan aturan yang ada di dalam COLREG. Sehubungan dengan hal tersebut di atas menandakan bahwa *Third Officer* tidak begitu memahami aturan di dalam COLREG.

Melihat berbagai hal yang terjadi dikapal MV. Dharma Lautan Intan adapun maksud dari penulis adalah memberikan solusi pemecahan masalah dalam bagian pembahasan ini

## **1. Serah Terima Dinas Jaga laut**

### **A. Serah Terima Tugas Jaga**

Serah terima tugas jaga merupakan suatu hal yang wajib dilaksanakan. Dan perwira pengganti harus menjamin bahwa anggota anggota yang membantunya mampu menjalankan tugas tugasnya dan Hal-hal yang diperhatikan pada saat serah terima jaga :

1. Tidak menyerahkan tugas jaga kepada orang yang tidak mampu/sakit dll. Dalam hal ini nahkoda diberitahukan.
2. Perwira Pengganti harus yakin bahwa anggotanya benar-benar siap/mampu melaksanakan tugas jaga dengan baik.
3. Semua petugas pengganti jaga telah menyesuaikan diri dengan kegelapan (malam hari), apabila belum, tidak boleh mengambil alih tugas jaga.
4. Perwira pengganti telah yakin tentang berbagai hal yang harus diketahui :
  - a. Perintah-perintah umum dan perintah khusus dari nahkoda, berkaitan dengan navigasi kapal.
  - b. Posisi, haluan, kecepatan, dan draft kapal
  - c. Arus, cuaca, jarak tampak dan pengaruh terhadap haluan dan kecepatan. Prosedur menggunakan mesin induk, jika system yang digunakan adalah Bridge control untuk olah gerak.
  - d. Navigasi, meliputi antara lain :
    - 1) Peralatan navigasi dan alat-alat keselamatan yang sedang digunakan dan akan digunakan selama tugas jaga.
    - 2) Kesalahan kompas gyro dan kompas magnet.
    - 3) Gerakan-gerakan kapal lainnya yang ada disekitar.

- 4) Bahaya-bahaya atau gangguan-gangguan yang dapat terjadi selama tugas jaga
- 5) Kemungkinan terjadinya efek kemiringan kapal, trim, berat jenis air, dan squat sehubungan dengan under keel-clearance.
- 6) Apabila telah tiba waktu serah terima jaga tetapi sedang menghindari bahaya atau sedang mengolah gerak (merubah haluan, merubah kecepatan) harus diselesaikan terlebih dahulu sampai bahaya telah lewat dan olah gerak telah selesai.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan narasumber (Nahkoda) mengenai serah terima tugas jaga di atas kapal MV. DHARMA LAUTAN INTAN, diperoleh hasil : “seharusnya serah terima tugas jaga yang lama tidak memberikan tugas jaga kepada perwira jaga yang baru dikarenakan perwira jaga yang baru belum optimal melakukan tugas jaga saat memasuki alur pelayaran sempit dikarenakan perwira jaga baru tersebut yakni masih fresh graduate yang naik di atas kapal dan harus di damping oleh perwira yang lebih berpengalaman dalam hal ini.

#### B. Tugas dan Tanggung jawab perwira jaga

Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas dan tanggung jawab perwira jaga yang harus diperhatikan di bawah pengarahan umum nahkoda adalah adalah:

- 1) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan sedang harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di kamar peta atau ruang bridge control.

- 2) operator-operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.
- 3) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana ditegaskan dalam Kode STCW dan di bawah pengarahan Kepala Kamar Mesin, harus segera ada di tempat dan ada dalam jangkauan untuk menangani ruangan-ruangan mesin, dan jika diperlukan harus berada di ruangan mesin selama periode-periode tanggung jawabnya.

Suatu tugas jaga yang memadai dan efektif dipelihara guna tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang sandar dan jika kapal yang bersangkutan membawa muatan yang berbahaya, maka pengaturan tugas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya tentang sifat, kualitas. Kemasan dan penyimpanan muatan berbahaya yang bersangkutan dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya setiap kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal maupun di darat. Berdasarkan uraian tersebut telah ditetapkan mengenai waktu yang harus diberikan kepada petugas jaga untuk mengatasi timbulnya kelelahan. Faktor kelelahan menjadi hal yang dapat menimbulkan adanya bahaya tubrukan karena petugas jaga tidak dapat melaksanakan tugas secara maksimal.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan narasumber (Mualim I) mengenai pembagian tugas dan tanggung jawab perwira jaga, diperoleh hasil : "Pembagian tugas dan tanggung jawab MV. Dharma laut an sebetulnya sudah benar karena telah mengacu kepada Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas dan tanggung jawab perwira jaga yang telah ditetapkan, namun dalam aplikasinya kita ketahui bahwa salah seorang Mualim kadang melimpahkan tugas dan tanggung jawab kepada crew yang kurang memahami tugas dan tanggung jawabnya. Dan mengakibatkan kesalah pahaman dan tugas dan tanggung jawab tidak berjalan dengan optimal.

Sesuai dengan pembagian tugas dan tanggung jawab yang telah ditetapkan, seorang mualim harus melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya sesuai yang ditetapkan pada aturan VIII pengaturan tugas dan tanggung jawab perwira jaga.

## **2. Komunikasi Saat Dinas Jaga**

Persyaratan Konvensi STCW '78 – Amandemen '95 dan ISM Code adalah para pelaut harus memiliki kemampuan memahami instruksi-instruksi, aba-aba dan istilah-istilah yang baku di atas kapal. Hal demikian bertujuan agar dapat terselenggara kelancaran tugas terutama menghindari salah pengertian (*misscommunication*) khususnya dalam hal menghadapi keadaan darurat. Komunikasi yang efektif dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab yang berhubungan dengan penempatan masing-masing di atas kapal akan sangat penting sekali menjamin aspek-aspek keselamatan seperti pemadaman kebakaran dan penyelamatan diri pada waktu evakuasi, sehingga hal demikian dapat dilaksanakan dengan cepat dan tepat. Komunikasi adalah penyampaian informasi dari satu pihak ke pihak lain.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan penulis selama melakukan praktek laut di kapal MV. Dharma Lautan Intan, terdapat hal yang penulis rasa tidak sesuai dengan persyaratan Konvensi STCW '78 – Amandemen '95 dan ISM Code. Dikarenakan Mualim jaga yang sedang bertugas. Kurang berkordinasi dengan dengan nahkoda dan pandu saat memasuki alur pelayaran sempit yang mengakibatkan kapal hampir mengalami tubrukan.

Sebagai Contoh, pada saat mualim III melakukan dinas jaga saat memasuki alur pelayaran sempit. Mualim III saat itu ragu-ragu untuk mengambil tindakan dan tidak berkomunikasi kepada nahkoda terlebih dahulu sebelum melakukan tindakan yang mengakibatkan kapal hampir mengalami tubrukan

Dari hasil wawancara dengan narasumber (Nahkoda) tentang tindakan yang diambil bila mengalami keragu-raguan dalam mengambil keputusan, dikatakan bahwa : “Tindakan yang harus dilakukan apabila ragu dalam mengambil sebuah keputusan adalah memanggil Nahkoda. Hal itu sangat dibenarkan karena tercantum dalam peraturan internasional dan juga dalam company policy, dimana setiap mualim yang merasa ragu dalam pengambilan keputusan harus memanggil Nahkoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal.

Dalam hal ini sebaiknya mualim yang melaksanakan dinas jaga harus mematuhi persyaratan Konveksi STCW '78 – Amandemen '95 dan ism code agar dapat terselenggara kelancaran tugas terutama menghindari salah pengertian (misscommunication) khususnya dalam hal menghadapi bahaya tubrukan.

### **3. Peralatan Navigasi Yang Mendukung Dinas Jaga**

menurut STCW Convention 1978 amandement 1995, (IMO,1995:13), mengatakan bahwa: Seorang Perwira bagian *navigasi* harus melakukan pemeriksaan terhadap Perlengkapan *navigasi* seperti:

- a. Perlengkapan untuk pengamatan dan penentuan posisi:
  1. *Binocular* dan *Telescope* (Teropong dan Telescope).
  2. *Clear view screen* (Kaca terang).
  3. *RADAR*.
  4. *Direction finder*.
  5. *Loran*, *Decca*, dan *Omega receiver*.
  6. Pesawat penerima satelit pelayaran.
  7. *Ecdis* (menentukan posisi kapal)

Dari hasil wawancara dengan narasumber (Mualim I) mengatakan bahwa “pemeriksaan terhadap alat navigasi Khususnya *Ecdis (Electronic chart display)* di kapal MV. Dharma Lautan Intan oleh perwira yang bertanggung jawab melakukan pemeriksaan alat navigasi (Mualim II)

terlaksana dengan baik hanya saja alat tersebut mengalami kerusakan yang tidak dapat di perbaiki oleh perwira yang selaku bertanggung jawab tentang alat navigasi (Mualim II) dan harus di perbaiki oleh orang yang alih dalam memperbaiki alat tersebut.

Dalam hal ini perwira yang bertanggung jawab tentang alat navigasi sudah melakukan pemberitahuan kepada perusahaan agar mengganti alat tersebut, namun perusahaan pemilik kapal tersebut tidak merespon kerusakan alat tersebut. Maka alat tersebut tidak berjalan dengan optimal.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. SIMPULAN**

Dengan memperhatikan permasalahan yang telah diuraikan maka penulis menyimpulkan bahwa serah terima tugas jaga laut belum optimal sesuai prosedur serah terima jaga yang di tentukan di atas kapal dan kurangnya koordinasi dan komunikasi dengan baik di atas kapal.

#### **B. SARAN**

Berdasarkan kenyataan yang telah dihadapi, dapat dilakukan beberapa hal untuk memecahkan masalah diatas kapal, yaitu:

1. Sebaiknya perwira selalu menerapkan perosedur serah terima jaga laut sesuai dengan prosedur yang berlaku untuk mencegah bahaya tubrukan
2. Sebaiknya seluruh crew yang bertugas di anjungan berkordinasi dan berkomunikasi dengan baik diatas kapal agar tidak terjadi kesalah pahaman dalam melakukan tindakan.



## DAFTAR PUSTAKA

Branch, 1995, *Dictionary Of Shipping Internasional Business Trade Terms And Abbreviations*. London

Hasan muhammad, 2014, *Tugas Jaga Deck Officer* (Online)  
<http://hmhasanmuhamad.blogspot.co.id/2014/10/tugas-jaga-deck-officer.html>

Istopo, 1972. *Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut*. Kesatuan Pelaut Indonesia, Jakarta.

Manikome E.W.Serial *Buku Saku Tugas Jaga*

Margerison, Charles. 1990. *Manajemen Regu*.

Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, *Pedoman Penulisan Skripsi*

Partono Suwadji, 2014, *Hal - Hal Penting Dalam Dinas Jaga Kapal* (Online) <http://boeceng.blogspot.co.id/2014/11/hal-hal-penting-dalam-dinas-jaga-kapal.html>

Sulistijo. 2002. *STCW 1995*. Semarang: PIP Semarang.

(*WatchKeeping*),Dipakai dalam Lingkungan PIP Makassar, Tahun 2008.

## RIWAYAT HIDUP



ASRIL IHZA MAHENDRA, Lahir di Ujung Pandang pada tanggal 03 April 1999. Merupakan anak ketiga dari pasangan bapak “**Capt.H.Makmur Syam M.pd**” dan ibu “**Hj Atika Musa Gani**” . Penulis pertama kali menempuh Pendidikan sekolah dasar di selesaikan tahun 2011 di SDN INP BERTINGKAT MELAYU 1, Makassar dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 6 Makassar

diselesaikan pada tahun 2014. Dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMA Negeri 17 Makassar dan menekuni jurusan Ilmu Pengetahuan Alam (IPA) diselesaikan pada tahun 2017. Pada tahun 2017 penulis terdaftar sebagai Taruna di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (PIP) Angkatan XXXVIII. Dan penulis melaksanakan praktek layar (PRALA) di Perusahaan Djakarta Llyod Di salah satu kapal MV. DHARMA LAUTAN INTAN

Berkat petunjuk dan pertolongan Allah SWT, usaha dan disertai doa dan kedua orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di Politeknik Ilmu pelayaran Makassar (PIP) . Alhamdulillah penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan skripsi yang berjudul “ OPRIMALISASI PENCEGAHAN TUBRUKAN DI ALUR PELAYARAN SEMPIT”.