

**BERNAVIGASI PADA CUACA BURUK
DI MV.NAGA JAYA**



CANDRA WIJAYA

NIT.16.41.044

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2020**

**BERNAVIGASI PADA CUACA BURUK
DI MV.NAGA JAYA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaian Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran Di Politeknik Ilmu Pelayaran
Makassar

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

CANDRA WIJAYA

NIT.16.41.044

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

SKRIPSI
BERNAVIGASI PADA CUACA BURUK
DI MV.NAGA JAYA

Disusun dan Diajukan oleh:

CANDRA WIJAYA
NIT. 16.41.044

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 23 JULI 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 005


MASRUPAH, Si.T., M.Adm.S.D.A
NIP. 19800110 200812 2 005

Mengetahui:

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

Ketua Program Studi Nautika


Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.
NIP. 19751224 199808 1 005


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

PRAKATA

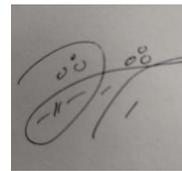
Penulis memanjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT, atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga penelitian dengan judul “BERNAVIGASI PADA CUACA BURUK DI MV NAGA JAYA ” dapat diselesaikan dengan baik.

Selama melaksanakan penelitian ini penulis banyak menghadapi tantangan dan hambatan, namun semuanya dapat teratasi berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, melalui kesempatan ini penulis menghanturkan terima kasih yang tak terhingga serta penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Kedua orang tua, adik-adik dan seluruh keluarga besar Mutia Indah Permatasari yang senantiasa memberikan cinta kasih serta memanjatkan doa dan memberikan dukungan moral serta materil selama penulis mengikuti Pendidikan di PIP Makassar.
2. Bapak Capt. Sukirno.M.M.,Tr.,M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Bapak Capt. Welem Ada',M.Pd.,M.Mar, selaku Ketua Program Studi Nautika Politenik Ilmu Pelayaran Makassar dan selaku Pembimbing Tekhnik.
4. Bapak Capt. Hadi Setiawan,MT., M.Mar dan Ibu Masrupah, S.Si.T.,M.Adm.S.D.A. selaku Pembimbing Materi.
5. Nakhoda, KKM, perwira-perwira, dan seluruh ABK MV.NAGA JAYA
6. Seluruh rekan-rekan Taruna dan Taruni PIP Makassar yang telah membantu dan memberikan semangat dalam penyelesaian skripsi ini, serta seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu namun telah sangat banyak membantu dalam penyelsaian skripsi ini dimana pun berada.

Tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan dan keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis. Untuk itu, kritik dan saran yang konstruktif dari berbagai pihak tetap penulis harapkan. Akhir kata semoga tulisan ini dapat bermanfaat yang sebesar-besarnya bagi pembaca.

Makassar, 14 Juni 2021

A square image containing a handwritten signature in black ink. The signature is stylized and appears to be 'Candra Wijaya'.

CANDRA WIJAYA

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : CANDRA WIJAYA

Nomor Induk Taruna : 16.41.044

Jurusan : NAUTIKA

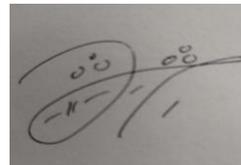
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

Bernavigai Pada Cuaca Buruk Di MV.Naga Jaya

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 di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 14 Juni 2021



CANDRAWIJAYA

NIT. 16.41.044

ABSTRAK

CANDRA WIJAYA, Analisis Tugas dan Tanggung Jawab Perwira MV. NAGA JAYA Dalam Bernavigasi PADA CUACA BURUK (dibimbing oleh Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar. dan Masrupah, Si.T., M.Adm.S.D.A.)

Skripsi ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang bagaimana pentingnya tugas dan apa tanggung jawab dari seorang perwira kapal dalam bernavigasi baik itu dalam cuaca buruk ataupun tidak agar dapat mencegah terjadinya kecelakaan dalam pelayaran.

Secara resmi penelitian ini dilaksanakan di atas kapal MV.NAGA JAYA . MV.NAGA JAYA adalah salah satu armada kapal cargo dari perusahaan PT GEMA SENA TEKAD SAKTI. Saat itu penulis sedang melaksanakan praktek laut , yakni sejak tanggal 21 DESEMBER 2018 sampai dengan 29 Juli 2020. Sumber data yang diperoleh dengan metode wawancara antara penulis dengan perwira di atas kapal tentang bagaimana tugas dan tanggung jawabnya dalam bernavigasi demi terciptanya "*Safer Shipping Cleaner Ocean*" Hasil penelitian menunjukkan bahwa kurangnya kesadaran perwira diatas kapal dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sehingga membahayakan keselamatan kapal dan kru kapal serta banyaknya pekerjaan yang terbengkalai. Penulis mengharapkan dengan skripsi ini dapat menambah pemahaman dan kesiapan dalam tindakan antisipasi yang baik sehingga tidak akan terjadi kecelakaan selama dalam pelayaran dan dapat mendukung operasional kapal dalam bernavigasi yang baik dan dapat meningkatkan kesadaran perwira kapal untuk melaksanakan tugasnya dengan penuh tanggung jawab sehingga tidak ada lagi pekerjaan yang terbengkalai.

Kata kunci: Cuaca Buruk, Kecelakaan, Bernavigasi

ABSTRACT

CANDRA WIJAYA, Analysis of Duties and Responsibilities of KM Officers. NAGA JAYA In Navigating To Prevent Accidents In Shipping (supervised by Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar. and Masrupah, Si.T., M.Adm.S.D.A.)

This thesis aims to provide an overview of how important the duties and responsibilities of a ship's officer are in navigating either in bad weather or not in order to prevent accidents on the voyage.

Officially this research was carried out on board the MV NAGA JAYA. MV.NAGA JAYA is one of the cargo ships from the company PT GEMA SENA TEKAD SAKTI . At that time the author was carrying out sea practice, namely from December 21, 2018 to July 29, 2019. The source of the data obtained was by interview method between the author and officers on board the ship about how their duties and responsibilities in navigating for the creation of "Safer Shipping Cleaner Ocean"

The results showed that the lack of awareness of the officers on board the ship in carrying out their duties and responsibilities so that it endangered the safety of the ship and ship crew as well as a lot of abandoned work. The author hopes that this thesis can increase understanding and readiness in good anticipatory actions so that there will be no accidents during the voyage and can support ship operations in good navigation and can increase the awareness of ship officers to carry out their duties with full responsibility so that there is no more work abandoned.

Keywords: Bad Weather, Accident, Navigate

DAFTAR ISI

	Halaman
PRAKATA	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	2
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	5
A. Siklon Tropis	5
B. Kerangka Pikir	10
C. Hipotesis	12
BAB III METODE PENELITIAN	13
A. Waktu dan Tempat Penelitian	13
B. Teknik Pengumpulan Data	15
C. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data	16
D. Populasi dan Sampel	16
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	17
A. Hasil Penelitian	17
B. Pembahasan	22
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	32
A. Simpulan	32
B. Saran	32
DAFTAR PUSTAKA	35
RIWAYAT HIDUP	36

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam era perkembangan sekarang ini angkutan laut semakin berkembang dan memegang peranan yang penting dalam membantu kelancaran angkutan barang dari suatu tempat ke tempat lain, mengingat jasa angkutan laut relatif lebih murah dibanding dengan angkutan lain. Dengan jasa angkutan laut maka perpindahan barang maupun penumpang baik dari suatu daerah ke daerah yang lain, maupun dari suatu negara ke negara yang lain menjadi mudah, hal ini terbukti dengan semakin banyaknya kapal-kapal yang beroperasi di lautan. Kesemuanya itu dapat menjadi perhatian utama para pelaku bisnis pelayaran juga International Maritime Organization (IMO) yang berkedudukan sebagai sebuah organisasi maritime internasional dibawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab dalam bidang ini sesuai dengan misinya yaitu "*Seafarer Shipping Cleaner Ocean*".

PT Pertamina (Persero) melaporkan Kapal MB PMB VI yang diawaki 4 orang anak buah kapal (ABK) tenggelam akibat cuaca buruk. Kecelakaan terjadi Selasa malam (10/9) pukul 19.20 di Single Point Mooring (SPM) Belawan milik Terminal BBM (TBBM) Medan group Pertamina Marketing Operation Region (MOR) I. Dalam keterangan resminya, Rabu (11/9/2019), dijelaskan saat itu ABK kapal motor PMB VI tengah melaksanakan proses lepas sandar kapal MT Enduro. Kapal kapasitas 40 ribu deadweight tonnage (DWT) yang mengangkut Solar telah menyelesaikan pembongkaran muatan. Ketika kapal PMB VI

membawa selang menjauh dari MT Enduro, tiba-tiba cuaca memburuk dengan cepat dan drastis. PMB VI dihantam ombak besar dan angin kencang hingga menyebabkan kapal menghantam MT Enduro dan terbalik. Berbagai upaya telah dilakukan untuk menanggulangi masalah ini termasuk dengan diadakannya beberapa konvensi oleh IMO tentang keselamatan pelayaran ini, termasuk dengan diberlakukannya berbagai peraturan sebagai pengaplikasian dari konvensi-konvensi yang telah diadakan seperti konvensi Collision Regulation 1972 yang bertujuan untuk mencegah terjadinya kecelakaan kapal yang diakibatkan oleh cuaca buruk.

Untuk mencegah kejadian tersebut maka diperlukan pengetahuan dan kemampuan serta tanggung jawab dari seluruh ABK kapal dalam hal tersebut. Antara lain kecakapan perwira diatas kapal dalam bernavigasi terutama pada saat cuaca buruk sesuai aturan Collision Regulation 1972 dan pengalaman dilapangan. Dengan mematuhi aturan-aturan tersebut, diharapkan dapat dicapai “zero accident” sesuai dengan slogan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Berdasarkan uraian diatas, maka peneliti mengambil judul

“Bernavigasi pada Cuaca Buruk di MV. Naga Jaya”.

B. Rumusan Masalah

Dalam penyusunan hasil penelitian ini. Hal-hal yang menjadi masalah pokok yaitu bagaimana kemampuan seorang perwira bernavigasi dalam cuaca buruk.

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai yaitu :

Meningkatkan kemampuan seorang perwira pada saat bernavigasi pada cuaca buruk.

D. Manfaat Penelitian

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, maka penulis berharap agar tercapainya beberapa manfaat antara lain:

1. Teoritis

Sebagai referensi kepada pembaca mengenai bagaimana cara bernavigasi pada saat cuaca buruk dan melaksanakan tugas jaga serta dapat di jadikan sebagai masukan pengembangan penelitian yang berkenang dengan program yang ada dalam lingkup PIP Makassar.

2. Praktis

Untuk meningkatkan kemampuan bernavigasi di atas kapal pada saat cuaca buruk dan melaksanakan dinas jaga dalam upaya mengetahui kapan terjadinya cuaca buruk

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. HASIL PENELITIAN TERDAHULU

Telah dilakukannya penelitian yang sama seperti masalah yang penulis angkat, ini dapat dilihat dari terbitan buku-buku yang membahas tentang bagaimana cara bernavigasi jika menghadapi cuaca buruk, seperti: COLREG Rule 19 *Conduct Of Vessel In Restricted Visibility*.

B. PENJELASAN TENTANG CUACA

1. CUACA

Pentingnya pengetahuan tentang cuaca di laut tidak bisa di anggap enteng. Meskipun secara umum penyebab kecelakaan kapal adalah: 78,45% kesalahan manusia, 9,67% masalah teknis, 1,07% cuaca, 10,75% cuaca dan masalah teknis akan tetapi Cuaca memiliki pengaruh yang signifikan terhadap setiap pelayaran. Hal ini sangat penting bagi perwira deck untuk menjadi "pengamat cuaca". Pengamanan kru dan penumpang, cargo, dan jelas kapal itu sendiri, sering kali bergantung pada pembuatan keputusan cuaca yang tepat, baik sebelum keberangkatan maupun selama pelayaran itu sendiri. Kapal apa bila dioperasikan di lingkungan yang tidak bersahabat. Batas antara samudra dan atmospire bisa menjadi tempat yang sangat berbahaya. Tanpa terlalu dramatis, pada lingkungan yang berangin kencang dan ombak besar, es dan kabut, kadang-kadang dapat menenggelamkan sebuah kapal.

Tanggung jawab pengamatan cuaca oleh perwira jaga yaitu:

- a. Setiap saat memiliki pengetahuan tentang keadaan cuaca, yaitu mengetahui arah dan kecepatan angin, mengetahui arah dan ketinggian gelombang, mengetahui daya tampak, mengetahui tekanan udara.

- b. Memiliki pengetahuan tentang perkiraan cuaca, yaitu mengetahui perkiraan cuaca untk 24 jam ke depan, dapat menentukan masalah yang akan timbul dengan prakiraan cuaca.
- c. Kompeten berkenaan dengan pengamatan cuaca di permukaan laut. Bisa melakukan pengamatan secara akurat, dalam jumlah waktu yang wajar. Mampu mencatat observasi dan memasukkan dalam pesan cuaca untuk ditransmisikan oleh Perwira Radio.
- d. Dapat memperoleh peringatan cuaca terbaru, prakiraan dan nasihat dan dapat menyajikan prakiraan cuaca yang tepat dan melaporkan ke Master.
- e. Berpengetahuan berkenaan iklim dan arus, terutama untuk rute kapal besar. Beberapa rincian tentang tanggung jawab spesifik sebagai

2 .CUACA BURUK

Menurut (Robert j, 2009:67) Cuaca buruk merupakan keadaan cuaca di luar keadaan normal dimana ombak lebih dari 4 meter dan kecepatan angin lebih dari 6 pada skala beaufort. Laporan kejadian cuaca buruk harus di buat kapal.Untuk menghindari kerusakan dan mencegah pencemaran, kapal harus melakukannya. Sebuah kapal dapat menerjang ombak tepat di haluan, berlayar dengan haluan membelakangi arah ombak, atau menghentikan mesin dan mengapung.

Ada 3 metode yang harus di pertimbangkan yaitu:

- a. Menerjang ombak tepat di haluan, hal yang perlu di perhatikan.
 - 1) Ombak menghantam haluan kapal, Pertahankan kecepatan minimum (biasanya sekitar 6-8 knot).

Untuk memungkinkan makannya kemudi dan mencegah pitching dan pounding.

- 2) Ombak pecah di atas kapal.
 - 3) Pitching dapat menyebabkan tekanan hogging dan sagging yang berlebihan.
 - 4) Kemudi kapal akan kurang makan ketika pitching dan kemungkinan tidak makan.
 - 5) Dengan kapal menghadap ke ombak dan angin, geladak kapal akan basah.
- b. Dengan kapal menghadap ke ombak dan angin, geladak kapal akan basah..
- 1) Kecepatan kapal harus lebih cepat dari kecepatan ombak untuk mencegah kapal terangkat dari belakang.
 - 2) Kemudi kapal akan kurang makan ketika pitching dan kemungkinan tidak makan.
 - 3) Dengan membelakangi angin dan ombak dek akan kering.
 - 4) Dampak cuaca buruk terhadap akomodasi tidak terlalu besar.
- c. Stop mesin dan mengapung, hal yang perlu di perhatikan.
- 1) Banyak ruang akomodasi terkena dampak, tingkat drifting akan bervariasi antara 2-5 knot.
 - 2) Kapal harus memiliki keamanan pintu kedap air yang baik
 - 3) Drifting mungkin paling menguntungkan di dekat pusat siklon tropis dimana lautan agak tenang.
 - 4) Ketinggian metacentris kapal harus memadai selama pitching dan rolling kapal menjadi besar

5) Meminimalkan kerusakan terhadap kapal.

Adapun saran umum saat terjadi cuaca buruk yaitu:

hal yang boleh di lakukan

- a. Memastikan informasi tentang pergerakan perubahan cuaca secara berkala
- b. Mengetahui faktor yang mempengaruhi stabilitas kapal dan membuat langkah untuk memperbaiki stabilitas kapal. Jika perlu, lakukan sebelum bertemu cuaca buruk
- c. Memastikan bahwa kapal benar-benar layak untuk berlayar dalam cuaca buruk sebelum meninggalkan pelabuhan, atau sebelum mendekati cuaca buruk.
- d. Pertimbangkan efek gerak kapal terhadap aktivitas yang dilakukan oleh semua anggota kapal.
- e. Memahami tanda-tanda cuaca buruk yang mendekat dan mengambil tindakan yang diperlukan untuk menghindarinya.
- f. Merubah haluan jika memungkinkan, untuk memutus sinkronisasi periode ombak dengan kapal yang bergulir.

Yang tidak boleh di lakukan

- a. Mengemudikan kapal terlalu cepat ke arah datangnya ombak, terutama untuk kapal cepat dan ringan.
- b. Gagal mengurangi kecepatan dengan segera saat mengarahkan kapal berhadapan dengan ombak, karena tidak dapat memperkirakan akibatnya, atau takut dianggap terlalu berhati-hati.

- c. Saat mengemudikan kapal membelakangi ombak kecepatan kapal terlalu cepat terhadap datangnya ombak dari belakang, terutama ketika panjang kapal dan panjang jarak antara gelombang ombak hampir sama.

C. SIKLON (cyclone)

Siklon (cyclone) tropis termasuk kejadian alam yang paling banyak merusak. Masih sering kapal hilang karenanya. Bahayanya terutama besar apabila di dalam pelabuhan terjebak siklon tropis. Dalam sebuah pelayaran, Nahkoda sebagai Mualim paling senior, tentunya akan lebih mengetahui dan lebih bisa mengidentifikasi apabila akan terjadi cuaca buruk terutama pada awal bulan September sampai dengan awal Maret untuk mengantisipasi adanya thypoon atau hurricane, seperti yang dikemukakan dalam Ilmu Cuaca untuk STRATA-A. (PLAP,1986:87), yaitu: Unsur unsur yang menandakan adanya atau mendekatnya siklon Tropika:

1. Tekanan Udara

Di daerah Tropika dalam keadaan biasa, tekanan udara tidak pernah menyimpang jauh dari nilai rata-ratanya (untuk wilayah dimana kapal yang bersangkutan berada). Dengan demikian, maka jika terdapat penyimpangan tekanan udara sampai turun jauh dibawah nilai normalnya maka hal ini menandakan adanya sebuah siklon Tropika yang mendekati posisi kapal penilik

2. Angin

Penyimpangan arah angin terhadap keadaan rata-rata arah angin dilayah yang bersangkutan menunjukkan pula adanya sebuah siklon Tropika yang mendekati posisi kapal penilik.

D. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

Dalam pelaksanaan penelitian, penulis melaksanakan penelitian selama melaksanakan praktek laut di atas kapal MV.NAGA JAYA dengan data-data kapal sebagai berikut :

NAMA KAPAL

NAME OF VESSEL : MV.Naga jaya

PANGGILAN

CALLSIGN : YGYK

NOMOR IMO

IMO NUMBER : 8605105

KEBANGSAAN

NATIONALITY : INDONESIA

TERDAFTAR DI

PORT OF REGISTER : SURABAYA

PEMILIK

OWNER : PT.GEMASENA TEKAD SAKTI

JENIS KAPAL

TYPE OF VESSEL : CARGO SHIP

LIGHT SHIP : 2640,7

BOBOT MATI

DWT : 5314

BERAT KOTOR

GRT : 953

BERAT BERSIH

NET : 290

PANJANG KESELURUHAN

LOA : 49.9 M

LEBAR

BREADTH : 12 M

KEDALAMAN

DEPTH : 6.40 M

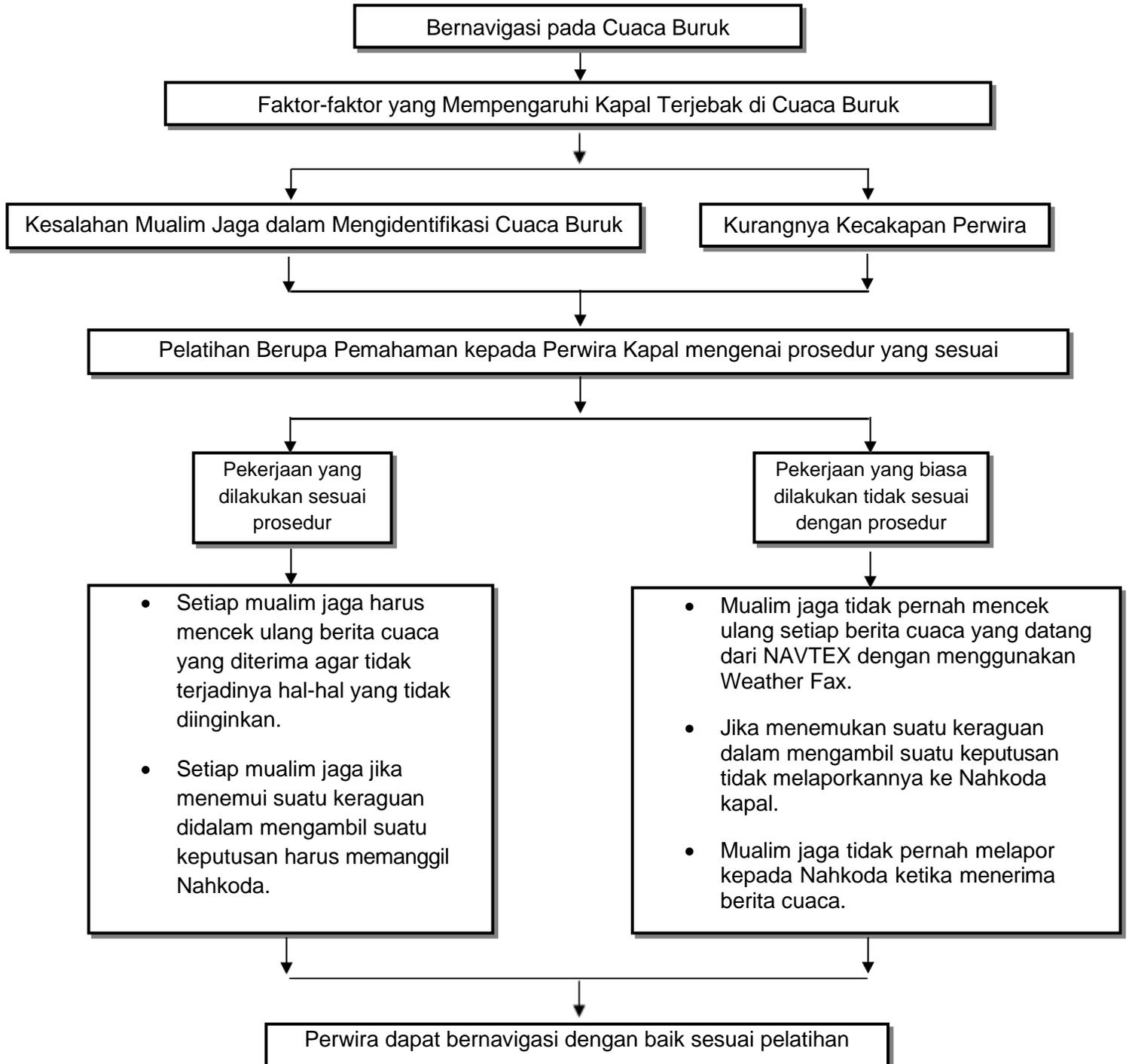
TAHUN PEMBUTAN

YEAR OF BUILT : 1996

C. KERANGKA PIKIR

Dalam penulisan skripsi ini sebagai penulis saya ingin menuangkan pokok-pokok pemikiran, dalam penulisan skripsi, yang telah saya buat dalam bentuk kerangka pikir yang di rangkai pada suatu skema alur pembahasan sebagai berikut.

Tabel 2.1 Kerangka fikir



Sumber : uma sekara business search,1992 dalam(sugiyono,2010)

Model skripsi sinkronis

D. HIPOTESIS

Berdasarkan latar belakang, maka diduga kurangnya pemahaman *crew* kapal tentang bagaimana bernavigasi pada saat cuaca buruk berdasarkan Collision Regulation 1972.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

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

B. DEFINISI OPERASIONAL VARIABEL

Deskripsi fokus digunakan pada penelitian secara observasi adalah dengan menggunakan metode deskriptif berupa data tertulis atau lisan objek yang diamati, yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang terjadi di lapangan kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut.

C. POPULASI DAN SAMPEL PENELITIAN

Populasi adalah keseluruhan wilayah yang terdiri dari objek atau subyek yang akan diteliti dan sedikitnya memiliki sifat yang sama sebagai sumber data yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan peneliti untuk dipelajari kemudian di tarik kesimpulan dalam penelitian. Populasi yang diambil pada penelitian ini adalah *crew* kapal yang bekerja di MV. Naga Jaya.

Sampel merupakan bagian atau reprensensi dari populasi yang akan diteliti. Sampel artinya pengumpulan data yang dilakukan dari sebagian populasi yang di anggap mewakili keseluruhan populasi dengan kata lain sebagian dari populasi yang hendak di selidiki. Sampel dalam penelitian ini berjumlah 15 *crew* yang bekerja di kapal MV. Naga Jaya (seperti yang tercantum pada tabel 3.1, *crew list*).

Tabel 3.1 Daftar awak kapal sebagai responden beserta tingkat ijazah yang dimiliki.

NO	NAMA	RANK	IJAZAH
1	CANDRA WIJIATMOKO	MASTER	ANT 3
2	YESAYA KUMAN	CO	ANT 4
3	FAHMI REZA A.	2 nd MATE	ANT 4
4	ZAISUN GOZALI	KKM	ATT 3
5	ABU BAKAR	CHIEF ENG.	ATT 4
6	ADI .B	2 ND ENG.	ATT 4
7	DODIK PRASETYA H.P.	BOSUN	RATING
8	REZA ADITYA P.	AB 1	RATING
9	FERY	AB 2	RATING
10	NUR SAJALI	AB 3	RATING
11	LORISMALIANTO D. P.	OILER 1	RATING
12	WINDI ALFIANDI	OILER 2	RATING
13	WARSINO	COOK	RATING
14	CANDRA WIJAYA	DECK CADET	BST
15	MUH.TEGUH	ENGINE CADET	BST

Sumber : olah data MV. Naga Jaya, Tahun 2019

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Metode dalam pengumpulan data dan informasi yang diperlukan dalam penulisan proposal penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Metode Observasi

Yaitu dengan cara mengadakan pengamatan secara langsung pada objek yang diteliti mengenai pelaksanaan dinas jaga

sehingga penulis bisa menggambarkan, menganalisa untuk pembuatan proposal ini.

2. Metode Interview

Wawancara merupakan proses tanya jawab secara lisan yang dilakukan seseorang saling berhubungan dan saling menerima serta saling memberikan informasi. Wawancara sebagai alat pengumpulan data menghendaki adanya komunikasi langsung antara penelitian dengan sarana penelitian.

3. Metode Studi Dokumentasi

Penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari literature, buku-buku dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan masalah yang dibahas. Untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam membahas masalah yang akan diteliti. Teknik studi dokumen di gunakan dengan maksud sebagai pelengkap data apabila terdapat kesulitan dan di jadikan landasan teori bagi penelitian yang akan dilakukan itu mempunyai dasar yang kokoh, dan bukan hanya sekedar penelitian.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Untuk menganalisis pokok permasalahan di dalam skripsi ini penulis menggunakan analisis secara deskriptif kualitatif dengan tehnik fish bone yaitu menggambarkan secara terperinci kejadian dilapangan yang dituangkan dalam bentuk tulisan mulai dari timbulnya masalah, penyebab masalah, sampai menganalisa masalah hingga ditemukan pemecahan dari masalah yang diteliti.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

Kapal MV.naga jaya merupakan kapal berbendera indonesia yang melayari trek tetap dan.Penulis mulai mengikuti trayek perjalanan kapal pada tanggal 21 desember 2018 diawali dari Pelabuhan celukang bawang (bali), menuju Pelabuhan gresik,pelabuhan martapura(Banjarmasin) selama perjalanannya melakukan pemuatan dan bongkar muat sement dan pada saat kapal tiba Di pelabuhan martapura kapal melakukan lego jangkar (anchorage) selama 1 (satu) minggu.dan setelah kapal bongkar muat kapal berlayar dengan rute peleabuhan martapura (banjarmasin) menujuke pelabuhan celukang bawang (bali) dan pada saat pelayaran pada tanggal 13 february 2019 kapal berlayar dengan cuaca buruk di karena kan kurangnya kecekapan perwira dalam membaca situasi cuaca burk dan kurangnya konfirmasi dari pihak perusahaan terhadap crew kapal sehingga kapal berlayar dengan cuaca buruk dan berikut deskripsi data yang perna terjadi di atas kapal MV.NAGA JAYA

Adapun kejadian yang terjadi akibat cuaca buruk pada kapal MV.NAGA JAYA selama periode 2019-2020 adalah sebagai berikut:

1. Memasuki pertengahan february 2019 kapal mv.telah maut dan kapa mv.naga jaya siap di berangkatkan dan pada saat itu kapal .mv.naga jaya berada di banjarmasin di perlabuhan martapura dan akan menuju ke bali di pelabuhan celukang bawang tepatnya dengan deskripsi data pelayaran sebagai berikut:

Date & Time : 13 february 2019

From : banjarmasin

To : bali

Last Port of Call : banjarmasin

Crew on Board : 15 Persons

Kapal berlayar dari banjarmain pada 13 februari 2019 dini hari pukul 04:25 waktu setempat, kapal bergerak dengan kecepatan *7Knots*, meju ke pelabuhan celukan bawang (bali) pada saat pelayaraan tanpa sepengetahuan kami bahwa pada hari itu ada berita larangan berlayar berhubung pihak perusahaan Cuma memnghubungi nahkoda dan pada waktu itu nahkoda dalam keadaan tertidur

Setelah nahkoda km.naga jaya bangun dan melihat pesan dari pihak perusahaan dia pun langusng ke anjungan meberitahukan kepada semua crew kapal bahwa hari itu semua kapal dilarang beroperasi dan nahkoda mengintruksikan untuk siap menghadapi cuaca buruk tersebut setelah itu muallim satu mengarahakan semua crew deck untuk mengecangkan lasingan palka dan ditutupi terpal sebanyak 4 lapis untuk mencegah masuknya air di dalam palka .

Setelah mengalami goncangan di tengah pelayaran dan kapal pun tiba di pelabuhan celukan bawang (bali) dan semua abk di perintahkan untuk membuka lasingan palka dan muatan siap di bongkar.

B. PEMBAHASAN

1. Analisis data

Setelah mengetahui penyebab dari permasalahan yang terjadi dengan berlandaskan pada deskripsi data yang ada, maka pada pembahasan selanjutnya akan dilakukan analisa terhadap permasalahan yang telah digambarkan pada kronologis kejadian di atas untuk menemukan pemecahan dari masalah di atas dengan melakukan peninjauan dan melakukan perbandingan dengan teori yang ada serta teknik-teknik yang tepat dalam bernavigasi dalam cuaca buruk. Berikut ini adalah perincian dari analisa terhadap permasalahan yang ada:

- a. Pada kejadian yang digambarkan dalam deskripsi data ,ditemukan bahwa apabila setiap terjadi perkembangan yang membahayakan kapal termasuk apabila diterima berita cuaca yang menunjukkan adanya pembentukan cuaca buruk ataupun hurricane yang berdekatan dengan posisi kapal maka Nahkoda harus diberi tahu, karena di daerah tropika, dalam keadaan biasa, tekanan udara tidak pernah menyimpang jauh dari nilai rata-ratanya. Dengan demikian, jika terdapat penyimpangan tekanan udara sampai turun jauh dibawah normalnya maka hal ini menandakan adanya sebuah siklon tropika yang mendekati posisi kapal. Sesuai dengan teori di atas, tindakan yang harus dilakukan adalah melakukan pengecekan berkala dengan frekuensi sesering mungkin untuk melihat tekanan udara pada penunjukan barometer sehingga dapat diketahui apabila terjadi penurunan tekanan yang jauh dari normal segera lakukan tindakan untuk mengantisipasi datangnya hurricane atau laporkan kepada Nahkoda.
- b. . Dalam perjalanan dari banjarmasin menuju bali pada waktu cuaca buruk terjadi dan kondisi laut yang membahayakan serta stabilitas kapal yang mengkhawatirkan, Perwira jaga saat itu memerintahkan seorang Juru mudi untuk memeriksa kondisi muatan di palka tanpa memperhatikan keselamatannya. Seharusnya tidak seorangpun awak kapal diperbolehkan berada di deck ketika cuaca buruk, kecuali keadaan mendesak. Setiap orang yang ditugaskan di deck pada saat cuaca buruk diwajibkan memakai rompi penyelamat atau life jacket dan dilengkapi dengan radio (transceiver) serta terus melakukan hubungan dengan anjungan dan bila perlu didampingi oleh back up persons yang selalu memantaunya

serta mengenakan pakaian yang terang (reflective colour). Awak kapal yang ditugaskan ini haruslah yang paling berpengalaman dan bekerja berpasangan serta dalam pengawasan dan dibawah pimpinan Perwira senior yang berpengalaman pula. Pada waktu kejadian tersebut, Juru mudi tadi mengalami luka disekitar pergalangan lengannya karena tersapu ombak ketika hendak kembali ke ruang akomodasi dan apabila dilakkan sesuai prosedur kejadiin di atas mungkin tidak akan terjadi.

- c. Setelah menerima pemberitaan mengenai cuaca dari weather facsimille dan navtex juga himbauan-himbauan atau peringatan yang diberikan oleh stasiun pantai atau Marine Departement setempat pada deskripsi data, seharusnya Nahkoda mempelajari terlebih dahulu berita tersebut dan melakukan banyak pertimbangan tentang kondisi perairan, kapal dan 31 muatannya serta waktu yang telah ditetapkan sebelum akhirnya mengambil keputusan. Setiap Nahkoda dari setiap kapal yang ketika bernavigasi bertemu dengan cuaca buruk seperti es, badai tropis, angin dengan kecepatan 10 pada Skala Beaufort atau lebih atau bahaya navigasi lain yang dapat membahayakan palayaran harus mengirimkan berita bahaya kepada semua kapal dalam jangkauan dan mengadakan komunikasi dengan mereka.dan Prosedur yang harus dilakukan dalam pengiriman berita bahaya, sesuai dengan ketentuan dalam GMDSS yaitu:

- 1) Tekan tombol Distress untuk memulai panggilan.
- 2) Pilih gelombang dimana seharusnya berita Distress dikirimkan pada VHF, MF, INMARSAT, atau HF.

- 3) Radio harus dinyalakan pada gelombang Distress DSC yang dipilih DSC, jika otomatis maka DSC akan memilih 32 sendiri gelombangnya, akan tetapi jika tidak harus dilakukan secara manual.
- 4) Jika waktu mengijinkan, pilih pada layar menu jenis kejadian, posisi kapal (jika tidak otomatis dari GPS), dan waktu UTC ketika itu.
- 5) Jika waktu mengijinkan pilih jenis kejadian Distress yang di alami seperti: grounding, abandon ship, fire on board, piracy attack dan sebagainya sesuai yang terjadi di kapal anda.
- 6) Pilih jenis komunikasi yang di inginkan, dengan suara atau Telex dan frekuensi yang digunakan.
- 7) Kirim berita Distress tadi dengan menekan dua kali tombol Distress atau tombol lain (jika jenis alatnya berbeda).
- 8) Mempersiapkan untuk saluran yang dipilih dengan menyalakan radio pada gelombang yang digunakan pada gelombang yang digunakan untuk mengiirim berita dan menunggu persetujuan dari kapal lain atau stasiun pantai setempat

d. Ketika diterima berita cuaca buruk akan terjadi, Mualim 1 sebagai Perwira yang bertanggung jawab terhadap masalah muatan seharusnya melakukan pengamananan yang lebih kuat terhadap muatan yang dibawanya, tali-tali penyelamat harus dipasang di tempat-tempat yang diperlukan sebagai tindakan antisipasi, dan semua pengikatan muatan deck terutama

pengikatan untuk kapal jenis cargo harus diperiksa dan dikencangkan lashingsnya sebagai tindakan antisipasi sebelum terjadinya cuaca buruk, jika perlu 33 pekerjaan di deck pada saat cuaca buruk harus dengan seizin Nahkoda dan dengan sepengetahuan Perwira jaga di anjungan. Apabila hal di atas dilakukan sesuai prosedur yang berlaku, tentunya ketika cuaca buruk terjadi semua pengikatan lashing pada palka dalam kondisi yang baik sehingga tidak akan terjadi pengikatan kendur yang akan mengakibatkan palka kemasukan air

- e. Sebelum cuaca buruk terjadi, seharusnya Muallim 3 sebagai Perwira yang bertanggung jawab terhadap alat-alat keselamatan seharusnya melakukan tindakan penyelamatan atau pengamanan yang lebih terhadap peralatannya yaitu dengan menyimpan di dalam Boatswain store untuk sementara waktu sampai cuaca reda. Apabila tindakan ini dilakukan mungkin tidak akan ada life bouy yang hanyut terhempas ombak atau rusak paling tidak bisa mengurangi jumlah kerugian yang akan diderita.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan dan dari data-data yang diperoleh data primer (Observasi/pengamatan secara langsung) penulis menemukan beberapa permasalahan tentang bernavigasi pada cuaca buruk yang merupakan hasil penelitian ini dapat memberikan gambaran tentang kejadian-kejadian yang penulis alami pada saat melaksanakan praktek laut dan penelitian di atas kapal mv.naga jaya.

2. Alternatif pemecahan masalah

Setelah dilakukan analisa terhadap permasalahan dalam bernavigasi ketika cuaca buruk, banyak sekali persoalan yang menjadi penyebab timbulnya permasalahan ini dan berdasarkan analisa yang dilakukan pada bab sebelumnya dengan melakukan pembahasan terhadap semua

penyebab permasalahan yang terjadi serta menjawab semua persoalan dengan berdasarkan pada ketentuan dan peraturan yang berlaku, maka berikut ini akan dipaparkan beberapa alternatif yang bisa diambil dari hasil pembahasan untuk memecahkan permasalahan dalam bernavigasi ketika cuaca buruk, yaitu:

- a. Mengadakan *briefing* atau pengarahan terhadap para Perwira kapal dalam masalah bernavigasi yang baik terutama sebelum berlayar memasuki daerah cuaca buruk.
- b. Nahkoda mengadakan pengawasan langsung atau berada di anjungan untuk mendampingi para Perwira jaga dan Juru mudi untuk mengambil alih semua pimpinan dibawah perintahnya sehingga sebelum kejadian yang buruk terjadi, Nahkoda bisa megantisipasi dengan mengadakan beberapa tindakan.
- c. Nahkoda melakukan pemeriksaan sebelum memulai pelayaran terhadap kondisi pengikatan pada kontainer, alat-alat keselamatan, *pilot ladder* dan semua *lashing materials* yang ditempatkan pada setiap *lashing box* dan memastikan semuanya dalam kondisi yang aman.
- d. Nahkoda memberikan sebuah catatan berupa *Guidance for Sailing in Heavy Weather* selain dari *Master Order* atau *Night Order* yang bisa berupa sebuah rangkuman dari petunjuk untuk bernavigasi mulai dari persiapan, termasuk channel radio yang digunakan, penggunaan bahasa dalam komunikasi, identifikasi, manuver, dan sebagainya yang merupakan rangkuman dari publikasi navigasi yang dikemas dengan gaya tersendiri yang sederhana dan menarik supaya lebih mudah dipelajari untuk memperjelas tindakan yang harus dilakukan sebagai antisipasi atau menghindari resiko terburuk ketika cuaca buruk berlangsung. Dari beberapa alternatif yang telah dikemukakan sebagai upaya untuk memecahkan permasalahan dalam bernavigasi ketika cuaca buruk, tentunya dalam persoalan ini adalah untuk mencari

solusi terbaik yang benar-benar sesuai untuk diaplikasikan dilapangan dan diterima semua pihak dan tentunya diyakini sebagai satu metode yang paling efektif untuk menaggulangi permasalahan tadi, maka berikut ini akan dilakukan peninjauan ulang terhadap kekurangan dan kelebihan dari masing-masing metode sebagai alternatif pemecahan masalah yang dikemukakan dalam topik bahasan sebelumnya untuk mengatasi kecelakaan yang terjadi ketika bernavigasi dalam cuaca buruk, yaitu:

1. Mengadakan *briefing* atau pengarahan terhadap para Perwira kapal dalam masalah bernavigasi yang baik terutama sebelum berlayar memasuki daerah cuaca buruk dalam mengidentifikasi keadaan disekitarnya terhadap kemungkinan terjadinya resiko terburuk yang akan terjadi dengan mempertimbangkan semua indikator suhu, tekanan udara, kecepatan dan arah angin, kondisi laut dan arusnya, kabut dan awan serta kemungkinan adanya bongkahan es yang terseret yang bisa membahayakan, terutama kemungkinan adanya bahaya *thypoon* dengan tindakan berjaga-jaga yang baik sesuai aturan 5 Collision Regulation 1972 dan BAB 5 SOLAS tentang *Safety of Navigation* untuk mencegah kejadian yang tidak diinginkan dengan melatih mulai dari persiapan yang harus dilakukan untuk muatan, alat-alat keselamatan dan lain-lain termasuk dalam pengoperasian peralatan bantu navigasi terutama yang berhubungan dengan pemberitaan cuaca serta kemampuan berbahasa Inggris yang baik sehingga dapat mencegah terjadinya kesalahfahaman dalam komunikasi dan membaca suatu berita bahaya.
2. Nahkoda mengadakan pengawasan langsung atau berada di anjungan untuk mendampingi para Perwira jaga dan Juru mudi untuk mengambil alih semua pimpinan dibawah perintahnya

sehingga sebelum kejadian yang buruk terjadi, Nahkoda bisa mengantisipasinya dengan mengadakan beberapa tindakan baik untuk para pekerja dek dan muatannya juga untuk permasalahan dalam *bernavigasi* dan komunikasi yang diperlukan ketika cuaca buruk terjadi, sehingga semua tindakan ragu-ragu yang mungkin akan dilakukan oleh para Perwira jaga dapat dihindari dan kecelakaan pelayaran dapat dihindari.

3. Nahkoda melakukan pemeriksaan sebelum memulai pelayaran terhadap kondisi pengikatan pada kontainer, alat-alat keselamatan dan memastikan semuanya dalam kondisi yang aman untuk melakukan sebuah pelayaran memasuki cuaca buruk, sehingga ketika kapal berlayar pengikatan pada muatan dan alat-alat keselamatan dapat bertahan sampai kapal tiba di pelabuhan tujuan dengan selamat.
4. Nahkoda memberikan sebuah catatan berupa *guidance for sailing in heavy weather* selain dari *Master order* atau *Night order* yang bisa berupa sebuah rangkuman dari petunjuk untuk bernavigasi mulai dari persiapan, termasuk channel radio yang digunakan, penggunaan bahasa dalam komunikasi, identifikasi, maneuver, dan sebagainya yang merupakan rangkuman dari publikasi navigasi yang dikemas dengan gaya tersendiri yang lebih sederhana dan menarik supaya mudah dipelajari untuk memperjelas tindakan yang harus dilakukan sebagai antisipasi atau menghindari resiko terburuk ketika cuaca buruk berlangsung dan memerintahkan semua Perwira jaga untuk memanggil Nahkoda, seperti dalam *Master Order*, setiap kali timbul keraguan untuk mengambil tindakan dalam bermanuver, berkomunikasi, atau dalam pembacaan berita navigasi seperti *weather facsimile*, *navtex* atau untuk

memutuskan pekerjaan yang harus dilakukan bagi para pekerja harian dan yang lainnya sehingga kecelakaan pelayaran dapat dihindari dan kegiatan operasional kapal akan berjalan dengan lancar.

Keuntungan yang dapat diambil dari pelaksanaan alternative dari penulis rekomendasikan diantaranya:

- a. Perwira kapal akan memahami dan mengetahui semua teknik yang harus dilakukan dalam bernavigasi termasuk ketika cuaca buruk berlangsung mulai dari identifikasi, bagaimana tindakan antisipai yang harus dilakukan seperti mengamankan muatan dan alat-alat keselamatan, cara berkomunikasi yang baik dengan menggunakan peralatan bantu navigasi yang standar, dan kebijakan apa saja yang harus diambil ketika bernavigasi memasuki perairan dengan cuaca buruk baik dalam bermanuver dan komunikasi dengan radiopantai sehingga bisa menghindari resiko terburuk dari kejadian tersebut.
- b. Nahkoda bisa mengontrol semua kegiatan dan mengoreksi secara langsung tindakan dari para Perwira kapal yang membahayakan kapal sehingga resiko terburuk dapat dihindari karena semua pembacaan berita cuaca, komunikasi dan perintah untuk tindakan antisipasi langsung dilakukan Nahkoda sebagai Perwira yang paling berpengalaman sehingga dapat mengatasi permasalahan yang ada dengan tindakan antisipasi yang lebih dini.
- c. Dengan mengambil alternatif ini dapat dipastikan semua kondisi pengikatan baik pada muatan dan

alat-alat keselamatan dalam kondisi baik, sehingga tidak akan terjadi pengikatan yang kendur atau alat-alat keselamatan yang jatuh kelaut.

- d. Nahkoda sebagai penganggung jawab utama juga bisa melakukan pengawasan secara acak ketika waktu-waktu tertentu sesuai dengan perhitungan yang dibuat dimana cuaca pada saat itu bisa membahayakan, selain itu apabila terdapat kesalahan perhitungan oleh Nahkoda, Perwira jaga dapat memanggil Nahkoda pada saat-saat yang menimbulkan keragu-raguan untuk mengambil tindakan, sehingga tidak terjadi kesalahan dalam pengambilan keputusan dan dapat dilakukan tindakan pencegahan lebih awal.

BAB V

PENUTUP

A. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai bernavigasi pada cuaca buruk di MV. Naga Jaya, maka penulis dapat mengambil kesimpulan yaitu

Nakhoda memiliki peranan penting dalam menjamin keselamatan berlayar terutama meng-cover pekerjaan mualim 2 dalam penentuan passage plan dan routing voyage. dan cara menghindari/mencegah/menghadapi cuaca buruk pada saat bernavigasi dan Sebagai perwira jaga, memiliki tanggung jawab dalam bernavigasi, dimana diartikan membawa kapal berlayar sesuai passage plan yang telah disetujui nakhoda dengan aman. Serta wajib memonitor semua tanda-tanda yang berkaitan dengan keselamatan kru, kapal dan muatan terutama memonitor cuaca.

B SARAN

Dari kesimpulan yang telah diambil sebagai metode pemecahan yang dapat menyelesaikan permasalahan dalam bernavigasi ketika cuaca buruk dalam pembahasan sebelumnya, maka untuk mendukung keselamatan bernavigasi ketika cuaca buruk, penulis menyarankan yaitu:

Sebagai nakhoda, wajib mengadakan meeting khusus mengenai cuaca buruk. Dan Sebagai nakhoda/mualim 2, wajib memastikan sarana-sarana pendukung dalam bernavigasi dilaut senantiasa di maintenance dalam keadaan siap digunakan. Pentingnya dalam memastikan keadaan

sekitar (memperhatikan cuaca secara visual maupun forecast/perkiraan dari pihak berwenang yang dibagikan melalui navtex/weather fax), dan melakukan handover dengan perwira jaga baru dengan bertanggung jawab, agar dapat mengambil tindakan terbaik dalam dinas jaga setelahnya.

DAFTAR PUSTAKA

COLREG Rule 19 Conduct Of Vessel In Restricted Visibility. IMARE/BAB 20/
Rev.00. (ILO,2000:8),

Her majesty stationary office.1980 meteorolgi for mariners second
impresion.London

Ilmu Cuaca untuk STRATA-A. Jakarta : PLAP, 1986

IMO. 2018. Safety Of Life At Sea 1974. London: IMO Publishin

IMO. 2018. Ship'S Routeing. London: IMO Publishing.

International convection collosion regulation 1972 dan amandemen 2010

Meteorologi dan Oceanografi untuk Pelayaran. Jakarta : Direktorat Jenderal
Perhubungan Laut, 1986

Meteorology For Mariners Third Edition. London : Her Majesty Stationary
Office, 2002

Pemutakhiran (Updating) dari STCW 1978 Amandement 1995 tentang "Watch
Keeping Deck" Dinas Jaga 2001. London : IMO, 2001

Pencegahan kecelakaan di atas kapal laut dan di pelabuhan, London:ILO,2000

Peraturan pencegahan tubrukan di laut 1972.london:IMO,1972

H setiawan, H susanto - Research, Society and Development, 2019
[Marine Safety: Case Study on Safety Equipment Fulfillment towards](#)
[Ship Safety](#)

Peraturan *larangan berlayar* : peraturan menteri perhubungan republik
Indonesia nomor pm 7 tahun 2019
<http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2019/PM>

RIWAYAT HIDUP PENULIS

CANDRA WIJAYA



Lahir di SIWA pada tanggal 12 NOVEMBER 1998 anak ke tiga dari Bapak Konding dan Ibu Saenab Pendidikan Sekolah Dasar diselesaikan di SD 399 siwa, dan melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMPN 1 PITUMPANUA , kemudian pada tahun yang sama melanjutkan

pendidikan di SMAN 1 PITUMPANUA dan selesai

Pada tahun 2016 penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan mengambil jurusan Nautika. Selama semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di salah satu Perusahaan Pelayaran yang ada di Surabaya yakni PT.gema sena tekad sakti yang beralamatkan di JL. Sawahan Baru 2 / 72 A (Pacuan Kuda) Surabaya, selama 10 bulan mulai dari tanggal 21 desember 2018 sampai dengan 21 Juli 2019

Dan pada tahun 2020 penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII. Kemudian penulis menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2021.

