

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA SAAT
BERLAYAR DI MV. SEA ROSE**



MUH. TAUFIQ BAKRI

NIT. 16.41.110

NAUTIKA

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

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA SAAT
BERLAYAR DI MV. SEA ROSE**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Nautika

Disusun Oleh :

MUH. TAUFIQ BAKRI

NIT. 16.41.110

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

SKRIPSI

ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA SAAT BERLAYAR
DI MV. SEA ROSE

Disusun dan Diajukan oleh:

MUH. TAUFIQ BAKRI

NIT. 16.41.110

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi

Pada tanggal Juli 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Capt. H. Sahabuddin Sunusi, M.T., M.Mar
NIP. 19711022 200212 1 001

Novianty Palayukan, S.S, M.Hum
NIP. 19811123 200502 2 002

Mengetahui:

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar

Ketua Program Studi Nautika

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

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

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Muh. Taufiq Bakri
Nomor Induk Taruna : 16.41.110
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA SAAT BERLAYAR DI MV.
SEA ROSE**

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, 21 Juli 2021



MUH. TAUFIQ BAKRI

NIT 16.41.110

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan baik dari segi bahasa, susunan kalimat, maupun cara penulisan serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi, waktu dan data yang diperoleh. Untuk itu penulis senantiasa menerima kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Pada kesempatan ini pula penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno M.M.Tr., M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Bapak Capt. Welem Ada', M.Pd.,M.Mar, selaku Ketua Jurusan Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
3. Bapak Dr. Capt. Sahabuddin Sunusi, MT, selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu Novianty Palayukan, S.S., M.Hum, selaku Dosen Pembimbing Teknik.
5. H. Makmur, M.Pd. sebagai penguji 1.
6. Ibu Subehana Rachman, S.A.P.,M.Adm.S.D.A sebagai penguji 2.
7. Seluruh dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
8. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
9. Perusahaan pelayaran PT. Landseadoor International Shipping yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
10. Seluruh Crew MV. SEA ROSE tahun 2019 - 2020 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
11. Seluruh Taruna/I PIP Makassar dan semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan-kekurangan bila dipandang dari segala sisi. Tentunya dalam hal ini tidak lepas dari kemungkinan adanya kalimat- kalimat atau kata-kata yang kurang berkenan dan perlu untuk diperhatikan. Namun demikian dengan segala kerendahan hati penulis memohon dan saran-saran dari para pembaca yang bersifat membangun demi penyempurnaan skripsi ini. Harapan penulis semoga skripsi ini dapat dijadikan sebagai bahan masukan serta dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Makassar, 21 Juli 2021



MUH. TAUFIQ BAKRI
NIT.16.41.110

ABSTRAK

Muh. Taufiq Bakri, 2021, Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga di MV. SEA ROSE, (Dibimbing oleh Sahabuddin Sunusi dan Novianty Palayukan).

Penelitian ini di latar belakang oleh pengalaman penulis ketika melaksanakan Prala di MV. SEA ROSE, milik salah satu perusahaan PT. Landseadoor International Shipping. Di atas kapal ini, penulis sering menemukan tindakan-tindakan petugas jaga yang menyimpang dari aturan tugas jaga yang telah ditetapkan. Oleh sebab itu, karya tulis ini bertujuan untuk mengetahui mengapa tugas jaga kurang terlaksana dengan baik di MV. SEA ROSE

Penelitian ini dilaksanakan di MV. SEA ROSE saat penulis melaksanakan praktek laut, terhitung mulai tanggal 28 Juni 2019 sampai dengan tanggal 05 Juli 2020. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Sumber data diperoleh dari *interview*, dan *observasi* secara langsung di lapangan serta ditunjang metode kepustakaan dan hasil dokumentasi yang memberikan gambaran lebih jelas mengenai informasi yang disampaikan. Kemudian, data tersebut dianalisis secara deskriptif kualitatif.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini menunjukkan bahwa kegiatan tugas jaga laut kurang terlaksana dengan baik dikarenakan oleh beberapa faktor seperti : faktor budaya, jam jaga yang terlalu lama, dan ketergantungan terhadap alat-alat navigasi yang modern.

Kata Kunci : Dinas Jaga, Budaya dan Alat-alat Navigasi

ABSTRACT

Muh. Taufiq Bakri, 2021, *Analysis of the implementation of duty during sailing on MV. SEA ROSE*, (Guided by Sahabuddin Sunusi and Novianty Palayukan)

This research based on the author's experience when did Sea Project on MV. SEA ROSE, one of the company PT. Landseadoor International Shipping. Author found several actions of the officers on watch that deviate from the watchkeeping rules. Therefore, this paper aims to find out why the watchkeeping rules is poorly implemented on MV. SEA ROSE.

This research is carried on MV. SEA ROSE during the authors Sea Project, starting from 28th of June 2019 until 05th of July 2020. This research using descriptive qualitative method. The sources of the data is obtained by interview, and observation directly in research place also supported by the literature and documentation that provide a clearer picture of the information submitted. Then, the data were analyzed descriptively and qualitatively.

The results obtained were the watchkeeping duties are poorly implemented due to some factors that are : culture, long hours of doing watch, and the dependence on modern navigation tools.

Keywords : Watch Keeping, Culture and Navigational Tools

DAFTAR ISI

	<i>halaman</i>
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGANTAR	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	4
D. Manfaat Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tugas Jaga (Watchkeeping)	5
B. Prinsip-prinsip Dasar Dalam Melaksanakan Dinas Jaga Laut Yang Aman	6
C. Pengaturan Tugas Jaga di Laut	10
D. Pelaksanaan Dinas Jaga	12
E. Serah Terima Tugas Jaga	15
F. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi	16
G. Peralatan Navigasi	19
H. Kerangka Pikir	20
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian	21
B. Defenisi Operasional Variabel	21

	C. Populasi dan Sampel Penelitian	22
	D. Metode Pengumpulan Data	22
	E. Teknik Analisis Data	23
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Hasil Penelitian	25
	B. Pembahasan	31
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN	
	A. Kesimpulan	37
	B. Saran	37
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		
RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
2.1 Daftar dinas jaga di MV. SEA ROSE	26

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
2.1 Kerangka Pikir	20

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Peran angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi sangatlah penting. Hal ini berkaitan dengan kapasitas angkutan laut terutama kapal-kapal niaga dalam mendistribusikan muatan dalam jumlah besar. Terutama untuk kegiatan ekspor impor barang yang dapat menghasilkan devisa bagi negara. Maka dari itu, sarana angkutan laut untuk mendistribusikan barang menjadi alternatif utama, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain, lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan kecakapan bagi para perwira dalam membawa kapal dengan aman serta ditempuh dengan jarak terpendek dan juga disertai rasa tanggung jawab dan etos kerja yang tinggi.

Sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan di kapal, semua kapal (*Collision Regulation Amandemen 2001*) wajib melaksanakan tugas jaga tersebut tanpa terkecuali, untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan, karena keberhasilan pelayaran sampai di tempat tujuan dengan selamat tanpa mengalami kecelakaan dan tepat waktu sangat tergantung kepada kemampuan dan kinerja sumber daya manusia di kapal, khususnya perwira yang melaksanakan dinas jaga.

Dalam pelaksanaan dinas jaga laut pada saat kapal sedang berlayar diperlukan konsentrasi, ketelitian, tanggung jawab yang tinggi dalam membawa kapal serta kecakapan sebagai pelaut yang baik dalam pengambilan keputusan. Maka mualim jaga sebagai pengganti Nahkoda, dia bertanggung jawab penuh setiap saat selama jam tugasnya terhadap keselamatan kapal dan patuh terhadap *Collision Regulation Amandemen*

1972 . Menurut sebuah laporan oleh Dewan Keselamatan Transportasi Nasional seperti kasus tubrukan kapal laut di Selat Sunda antara kapal Feri Ro-Ro (roll-on roll-off) KM. Bahuga Jaya dengan kapal tanker MT. Norgas Cathinka pada tanggal 26 September 2012. Tabrakan tersebut terjadi antara pukul 04:00 – 05:00 pagi. Akibat kecelakaan itu KM. Bahuga Jaya tenggelam satu jam setelahnya. Tercatat 7 orang meninggal dunia. kronologis kecelakaan yang beredar bahwa Kapal Tanker menabrak Lambung Kanan KM. Bahuga Jaya. kapal Feri Ro-Ro tetap bertahan dengan haluannya dan kapal Tanker MT. Norgas merasa dalam posisi yang benar juga “bertahan” dengan posisinya. Sekalipun disebutkan ada tindakan merubah haluan, tapi jarak yang sudah terlalu dekat maka kecelakaan tak bisa dihindari. Secara posisi kapal, kapal Tanker MT. Norgas Catinkha sudah benar, tapi harus dilihat juga didalam aturan P2TL disebutkan, bahwa dalam rangka menghindari tubrukan, setiap kapal wajib mengusahakan agar tidak terjadi tubrukan, misalnya membunyikan suling kapal, berkomunikasi melalui Radio VHF, ataupun cahaya yang tujuannya agar dapat menarik perhatian kapal lain, yang mungkin saja seluruh awak kapal dalam kondisi keracunan gas misalnya sehingga kapal berjalan seperti kapal hantu, atau dikarenakan kelalaian ABK, tidur saat jaga. Pembahasan kejadian fakta pelaksanaan navigasi yang tidak menggunakan alat navigasi secara maksimal saat bernavigasi seperti penggunaan radar dan arpa,gyro error. Kompetensi atau kemampuan para kru di kapal adalah suatu faktor kritis dalam keselamatan dan pengoperasian kapal, dimana kebanyakan dari mereka kurang memahami dan tidak mengerti secara pasti pelaksanaan dinas jaga, sehingga dalam pelaksanaan jaga mereka seringkali terlambat dalam mengambil suatu tindakan jika situasi membahayakan. Dan pada umumnya mereka seringkali meninggalkan anjungan, dan terlambat melaksanakan tugas jaga. Dan akibatnya banyak kecelakaan kapal laut yang berbuntut

jatuhnya banyak korban jiwa yang salah satunya disebabkan kelalaian saat melaksanakan tugas jaga, contohnya tubrukan antar kapal. Banyak terjadi kecelakaan di kapal pada saat kapal sedang berlayar akibat dari kelengahan sewaktu melaksanakan tugas jaga. Kegagalan dalam menanggulangi suatu kecelakaan karena kelalaian atau kurangnya kesadaran akan tanggung jawab selama melaksanakan tugas jaga ketika kapal sedang berlayar seharusnya tidak perlu terjadi.

Sebagai kesimpulan maka mualim yang professional dalam menjalankan tugasnya, perlu didukung oleh data-data navigasi yang dapat dipertanggungjawabkan, yang mana data-data tersebut didapatkan dari pemerintah/agen atau pihak lain. Ini diperlukan partisipasi dari mualim itu sendiri dalam mengolah informasi-informasi yang ada seperti rintangan-rintangan pelayaran, gangguan-gangguan magnetik dan pencemaran laut agar dalam pelaksanaan dinas jaga dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien. Dengan menyadari bahwa mualim jaga memiliki peran penting dalam mengolah gerak kapal saat kapal berlayar untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan khususnya adanya bahaya tubrukan, dimana pada akhir-akhir ini sering kita dengar mengenai kasus-kasus yang terjadi di dunia maritim terutama mengenai tubrukan kapal. Dalam hal ini kami merasa tergugah untuk mengadakan penelitian mengenai “**Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Saat Berlayar di MV. SEA ROSE**”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian mengenai dinas jaga tersebut maka masalah pokok yang akan dibahas dalam penelitian ini ialah “Bagaimana pelaksanaan dinas jaga pada saat berlayar di MV. SEA ROSE?”

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini antara lain yaitu “Untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlayar di MV. SEA ROSE.”

D. Manfaat Penelitian

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan ini, beberapa manfaat yang ingin dicapai, antara lain:

1. Secara Teoritis

Menambah perbendaharaan ilmu kenautikaan tentang prosedur pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan aturan-aturan Collision Regulation 2010

2. Secara Praktis

Dengan penelitian ini dapat memberikan gambaran dan pengetahuan tentang pelaksanaan dinas jaga untuk menghindari bahaya tubrukan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tugas Jaga (Watch Keeping)

Capt. E.W Manikome Sp -1. Dalam serial buku saku pelaut dari hasil penelitian pada korban akibat tubrukan di laut kandas dan sebagainya. Sering terungkap bahwa faktor penyebab utamanya adalah kegagalan untuk memelihara suatu tugas bernavigasi yang memadai, berbagai peraturan dan penyelesaian yang disetujui oleh para wakil dari Internasional Maritime Organization (IMO-Organisasi Maritim Internasional) dimaksudkan untuk membantu para pelaut dalam memenuhi tugas-tugas jaga mereka dengan seksama.

Sebagai dasar dari penjelasan tentang tugas jaga, dalam hal ini dikutip dari konvensi Internasional untuk Standard of Training Certification And Watch Keeping For Seafarers (STCW 1978, Amandemen 1995), suatu Badan Internasional yang paling berwenang untuk hal itu.

Adapun kutipan-kutipan itu termasuk :

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

B. Prinsip-Prinsip Dasar Dalam Pelaksanaan Dinas Jaga Laut Yang Aman.

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

1. Pihak-pihak yang langsung berhubungan dengan pemilik kapal, pengelola pelayaran, nakhoda dan personil jaga laut 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. Pengaturan jaga
 - a. Susunan jaga harus selamanya baik dan cukup untuk menanggulangi terhadap lingkungan dan kondisi dan harus diperhitungkan akan kebutuhan untuk melakukan pengamatan yang baik.
 - b. Jika menentukan susunan jaga di anjungan yang mungkin melibatkan kelasi yang baik maka faktor-faktor berikut harus diperhitungkan antara lain.
 - 1) Anjungan tidak boleh ditinggalkan biar sekejap.
 - 2) Kondisi cuaca, jarak penglihatan dan cuaca siang atau gelap.
 - 3) Untuk menghadapi bahaya navigasi yang mungkin memerlukan perwira jaga untuk memerlukan tugas tambahan.

- 4) Menggunakan alat-alat bantu navigasi dalam keadaan operasi seperti radar atau alat untuk menentukan posisi dan peralatan lain dipergunakan untuk keamanan navigasi kapal.
- 5) Apakah kapal dilengkapi dengan kemudi otomatis.
- 6) Tiap kepentingan yang tidak biasa pada jaga navigasi sebagai akibat dari operasi khusus di sekitarnya.

5. Sehat Untuk Melakukan tugas

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

- a. Semua pelayaran yang dilakukan harus direncanakan sebelumnya, dan diperhitungkan semua informasi dan tiap haluan yang digariskan harus diperiksa sebelum pelayaran dimulai.
- b. 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.
- c. 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.
- d. Perwira yang bertugas jaga tidak boleh melakukan tugas lain yang akan mengganggu keamanan navigasi kapal.

7. Peralatan Navigasi

- a. Perwira jaga harus menggunakan semua peralatan navigasi seefektif mungkin yang berada di bawah tugasnya
 - b. Jika menggunakan radar perwira jaga harus memikirkan selamanya pada penggunaan radar yang tercantum dalam pengaturan yang berlaku mencegah tubrukan di laut.
 - c. Jika di perlukan maka perwira jaga harus tidak ragu-ragu untuk menggunakan kemudi, mesin dan peralatan semboyan bunyi.
8. Tugas Jaga Navigasi dan Tanggung Jawabnya.
- a. Perwira yang bertugas jaga harus
 - 1) Tetap bertugas jaga di anjungan dalam keadaan bagaimanapun dia tidak boleh diganti meninggalkannya sampai diganti dengan baik.
 - 2) 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 kecuali bahwa tiap keadaan.
 - 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 dan 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.

C. Pengaturan Tugas Jaga di Laut

Menurut Capt. Yan Risuandi (1972:05) Beberapa aturan yang mengatur tentang tugas jaga yaitu :

1. Collision Regulation 1972 Aturan 2 (a), mengenai pertanggung jawaban, tidak ada suatu apapun dalam aturan-aturan ini akan membebaskan tiap kapal atau pemiliknya, nahkoda atau awak kapalnya, atas akibat-akibat setiap kelalaian untuk memenuhi aturan-aturan ini atau atas kelalaian terhadap setiap tindakan berjaga-jaga yang layak menurut kebiasaan pelaut atau oleh keadaan-keadaan khusus terhadap persoalan yang ada.
2. Collision Regulation 1972 Aturan 5, Mengenai Pengamatan Keliling, Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang layak, baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana tersedia yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada sehingga dapat membuat penilaian sepenuhnya terhadap situasi dan bahaya tubrukan.
3. Collision Regulation 1972 Aturan 6, mengenai kecepatan aman, Setiap kapal harus senantiasa bergerak dengan kecepatan aman, sehingga dapat mengambil tindakan yang tepat dan berhasil untuk menghindari tubrukan dan dapat diberhentikan dalam jarak waktu yang sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada.

4. Collision Regulation 1972 Aturan 7(a) mengenai bahaya tubrukan, Setiap kpl hrs menggunakan semua sarana yg tersedia sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada untuk menentukan ada atau tidak adanya bahaya tubrukan. Jika timbul keragu-raguan maka bahaya demikian harus dianggap ada.
5. Collision Regulation 1972 Aturan 8 (a), mengenai tindakan menghindari tubrukan, Setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari bahaya tubrukan, jika keadaan memungkinkan harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar2 memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik.
6. Collision Regulation 1972 Aturan 15, mengenai situasi menyilang, Jika dua buah kapal tenaga sedang berlayar dengan haluan saling menyilang sehingga dapat menimbulkan bahaya tubrukan, maka kapal yang mendapatkan kapal lain pada lambung kananya harus menyimpang dan jika keadaan mengizinkan harus menghindari untuk memotong di depan kapal lain.
7. Collision Regulation 1972 Aturan 16, mengenai tindakan bagi kapal-kapal yang menyimpang, Setiap kapal yang diharuskan oleh aturan-aturan ini untuk menyimpangi kapal lain sedapat mungkin mengambil tindakan secara dini dan tegas untuk tetap bebas sama sekali.
8. Collision Regulation 1972 Aturan 17, mengenai tindakan bagi kapal-kapal yang bertahan, Apabila salah satu dari dua buah kapal diharuskan menyimpang, maka kpl yang lainnya harus tetap mempertahankan haluan dan kecepatannya

Pengaturan tugas jaga dilaut merupakan hal yang sangat penting kita ketahui dalam melaksanakan dinas jaga, maka dari itu pengaturan pengaturan tersebut tertulis sebagai berikut:

1. Menentukan komposisi petugas jaga termasuk bawahan yang ikut serta, beberapa factor di bawah ini harus menjadi pertimbangan :
Anjungan tidak pernah ditinggal kosong, Keadaan cuaca jarak

tampak siang maupun malam, Penggunaan dan kondisi operasional peralatan navigasi, Apakah dilengkapi kemudi otomatis, Kamar mesin yang tidak dijaga (unmanned), Keadaan khusus yang mungkin terjadi, sehubungan dengan operasi kapal yang tidak sebagaimana biasanya.

2. Tugas jaga di laut : Pengaturan tugas jaga laut di kapal dilaksanakan sebagai berikut :

Tabel : 2.1 Daftar Tugas Jaga

REGU	JAM JAGA	NAMA JAGA	PETUGAS DEK	PETUGAS KAMAR MESIN
I	04.00 - 08.00	Jaga Pagi Hari	Mualim I +	Masinis I +
	16.00 - 20.00	Jaga Sore Hari	Jurumudi A	Oiler A
II	08.00 - 12.00	Jaga Pagi Hari	Mualim III +	Masinis II +
	20.00 - 24.00	Jaga Malam Hari	Jurumudi C	Oiler C
III	00.00 - 04.00	Jaga Dini Hari	Mualim II +	Masinis III +
	12.00 - 16.00	Jaga Siang Hari	Jurumudi B	Oiler B

Sumber : <http://www.academia.edu>, Tahun 2014.

Kecuali diatur lain oleh Nahkoda, maka penjagaan dilakukan seperti tertera pada daftar di atas. Pertukaran jaga dilakukan, dengan menyerah terimakan jaga dari perwira jaga lama kepada penggantinya, Perwira jaga baru akan dibangunkan setengah jam sebelumnya. Setelah berada di anjungan harus melihat haluan kapal, lampu suar perintah nahkoda, membiasakan diri dengan situasi yang ada. Mualim yang diganti menyerahkan jaganya dengan memberikan informasi diperlukan, seperti posisi terakhir, cuaca, kapal lain dan hal-hal lain yang dipandang perlu. Sebagai catatan, mualim jaga setelah selesai jaganya diwajibkan meronda kapal terutama pada malam hari misalnya pemeriksaan peranginan palka, kran-kran air, cerobong asap, lashingan muatan dan lain-lain.

D. Pelaksanaan Dinas Jaga

A. 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.
- d. Petugas pengamat harus dapat sepenuhnya melaksanakan tugas tanpa di bebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas pengamatan.
- e. Pemegang kemudi yang sedang bertugas tidak dapat ditugasi sebagai pengamat. Kecuali untuk kapal kecil, dimana posisi pengemudi tidak terhalang oleh bangunan kapal.

B. Komposisi tugas jaga menjamin dilaksanakan pengamatan secara terus menerus dan cermat. Nahkoda perlu mempertimbangkan berbagai faktor dalam menyusun komposisi tugas jaga navigasi :
Jarak tampak, keadaan laut dan cuaca

- a. Kepadatan lalu lintas dan kegiatan-kegiatan yang sedang dilakukan di perairan dimana kapal berlayar (latihan perang, pengerukan, pemasangan kabel laut, dll.)
- b. Seberapa besar perhatian yang diperlukan jika berada di atau dekat dengan pemisah (Separation scheme)
- c. Banyaknya pekerjaan yang harus dilakukan dianjurkan berkaitan fungsi-fungsi kapal dan olah gerak yang mungkin dilakukan segera.
- d. Kebugaran (fitness) masing-masing personil yang ikut tugas jaga.

- e. Pengetahuan dan kepercayaan diri secara professional dari para perwira jaga.
- f. Pengalaman masing-masing perwira dan tingkat pengenalan terhadap setiap peralatan navigasi, prosedur yang ada serta kemampuan olah gerak kapal.
- g. Kegiatan yang dilakukan dikapal pada setiap saat, termasuk kesibukan komunikasi radio dan kemudahn mendapatkan bantuan tenaga untuk segera datang ke anjungan bila diperlukan.
- h. Status operasional dari alat-alat di anjungan termasuk alat control, dan alarm.
- i. Karakteristik olah gerak kapal, termasuk karakteristik baling-baling dan kemudi
- j. Ukuran kapal dan besarnya sudut pandang dari tempat pengamatan.
- k. Pengamatan anjungan, yang mungki memengaruhi pengamat.
- l. Setiap standart atau ketentuan atau prosedur serta petunjuk berkaitan dengan pelaksanaan jaga yang telah ditetapkan oleh IMO.

Sesuai dengan SCTW 1995 sistem jaga harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga efisiensi bagi para perwira jaga tidak terhambat oleh kelelahan. Tugas-tugas harus diatur agar penjagaan pertama pada permulaan pelayaran dan istirahat jaga setelah itu secara memadai diistirahatkan dan yang sebaiknya memiliki kebugaran untuk tugas jaga berikutnya. Maksudnya yaitu jangan menempatkan penjagaan ganda dimana setelah jaga di deck selama 4 jam sewaktu bongkar dipelabuhanan dan jika kapal berlayar pada saat jam jaganya harus diistirahatkan agar memiliki kebugaran dalam tugas jaga nantinya.

Sesuai dengan Code of Federal Regulations (Kode Peraturan Federal Amerika Serikat) Judul 46. Bagian 157.20-5(b) dan 157.20-10(a) tugas jaga tiga sistem meliputi semua perwira terdaftar dan mereka harus tidak diminta bertugas lebih dari 8 jam dalam satu hari, kecuali di bawah kondisi luar biasa. Untuk kapal-kapal dagang saat ini. Kelelahan bisa merupakan suatu masalah, terutama untuk Mualim I yang bertugas jaga di atas kapal dengan tiga petugas bergiliran.

Perwira Jaga harus menyiapkan dirinya sendiri untuk pen jagaan itu, dengan memikirkan bahwa persiapan sebelumnya yang tepat mencegah kinerja yang buruk. Ia harus mengenal rencana dan peta pelayaran yang akan digunakan selama jaga empat jam. Perwira Jaga harus membaca dan menandatangani perintah-perintah jaga sebelum jaga pertamanya berada di ruang peta paling tidak 20 menit sebelum jaga dan mengenal peta yang akan digunakan. Jika tugas jaga malam hari, Perwira Jaga harus membaca serta menandatangani perintah malam dan memungkinkan waktu untuk penyesuaian penglihatan malam. Pergantian jaga harus lengkap sebelum hal itu diulangi. Hal ini secara resmi mentransfer jaga. Harus ada daftar periksa (check list) dimana para perwira yang bertugas dan menggantikan harus menandatangani.

E. 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 :

- a. Tidak menyerahkan tugas jaga kepada orang yang tidak mampu/sakit dll. Dalam hal ini nahkoda diberitahukan.

- b. Perwira Pengganti harus yakin bahwa anggotanya benar-benar siap/mampu melaksanakan tugas jaga dengan baik.
- c. Semua petugas pengganti jaga telah menyesuaikan diri dengan kegelapan (malam hari), apabila belum, tidak boleh mengambil alih tugas jaga.
- d. Perwira pengganti telah yakin tentang berbagai hal yang harus diketahui :
 - 1) Perintah-perintah umum dan perintah khusus dari nahkoda, berkaitan dengan navigasi kapal.
 - 2) Posisi, haluan, kecepatan, dan draft kapal
 - 3) Arus, cuaca, jarak tampak dan pengaruh terhadap haluan dan kecepatan. Prosedur menggunakan mesin induk, jika system yang digunakan adalah Bridge control untuk olah gerak.
 - 4) Navigasi, meliputi antara lain :
 - a) Peralatan navigasi dan alat-alat keselamatan yang sedang digunakan dan akan digunakan selama tugas jaga.
 - b) Kesalahan kompas gyro dan kompas magnet.
 - c) Gerakan-gerakan kapal lainnya yang ada disekitar.
 - d) Bahaya-bahaya atau gangguan-gangguan yang dapat terjadi selama tugas jaga.
 - e) Kemungkinan terjadinya efek kemiringan kapal, trim, berat jenis air, dan squat sehubungan dengan under keel- clearance.

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. Dan harus ada daftar periksa (check list) dimana para perwira yang bertugas dan menggantikan harus menandatangani.

F. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi

Dalam melaksanakan tugas jaga navigasi perwira jaga harus mengetahui:

a. Kewajiban-kewajiban Perwira Jaga Navigasi :

- 1) 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.
- 2) 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.
- 3) Menggunakan peralatan navigasi seefektif mungkin. Tidak boleh diberi tugas lain yang dapat mengganggu keselamatan navigasi. Jika menggunakan radar
- 4) 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.
- 5) 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.
- 6) Melakukan pengujian alat-alat sebelum terjadisesuatu yang membahayakan dan sebelum sampai di tempat tujuan, juga sebelum kapal berangkat. Melakukan pemeriksaan secara berkala terhadap kemudi otomatis atau kemudi tangan.

Kesalahan kompas standard . diperiksa paling sedikit sekali selama periode jaga dan setiap perubahan haluan yang cukup besar Membandingkan kompas standard diperiksa paling sedikit sekali selama periode jaga dan setiap perubahan haluan yang cukup besar.

- 7) Membandingkan kompas standard dan kompas gyro secara berkala. Kemudi otomatis selalu diuji secara manual paling sedikit sekali selama periode jaga. Lampu navigasi dan lampu- lampu lain selalu berfungsi dengan baik. Peralatan kendali, indicator-indikator selalu berfungsi dengan baik.
- 8) Perwira tugas jaga navigasi harus selalu mematuhi SOLAS 1974
- 9) Mempertimbangkan untuk menempatkan seseorang untuk mengganti kemudi otomatis dengan kemudi tangan dalam saat yang tepat untuk mencegah bahaya yang akan timbul.
- 10) Pada waktu yang menggunakan kemudi otomatis tidak boleh membiarkan situasi berkembang sampai pada tingkat berbahaya sedangkan bantuan tidak dapat segera datang ke anjungan.
- 11) 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.
- 12) Perwira Tugas jaga navigasi segera memberitahu nahkoda apabila:

- a) Terjadi atau diperkirakan akan terjadi berkurangnya jarak tampak.
 - b) kapal lain yang gerakkannya 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
- 13) Menghadapi setiap keadaan darurat.

Tindakan secepatnya :

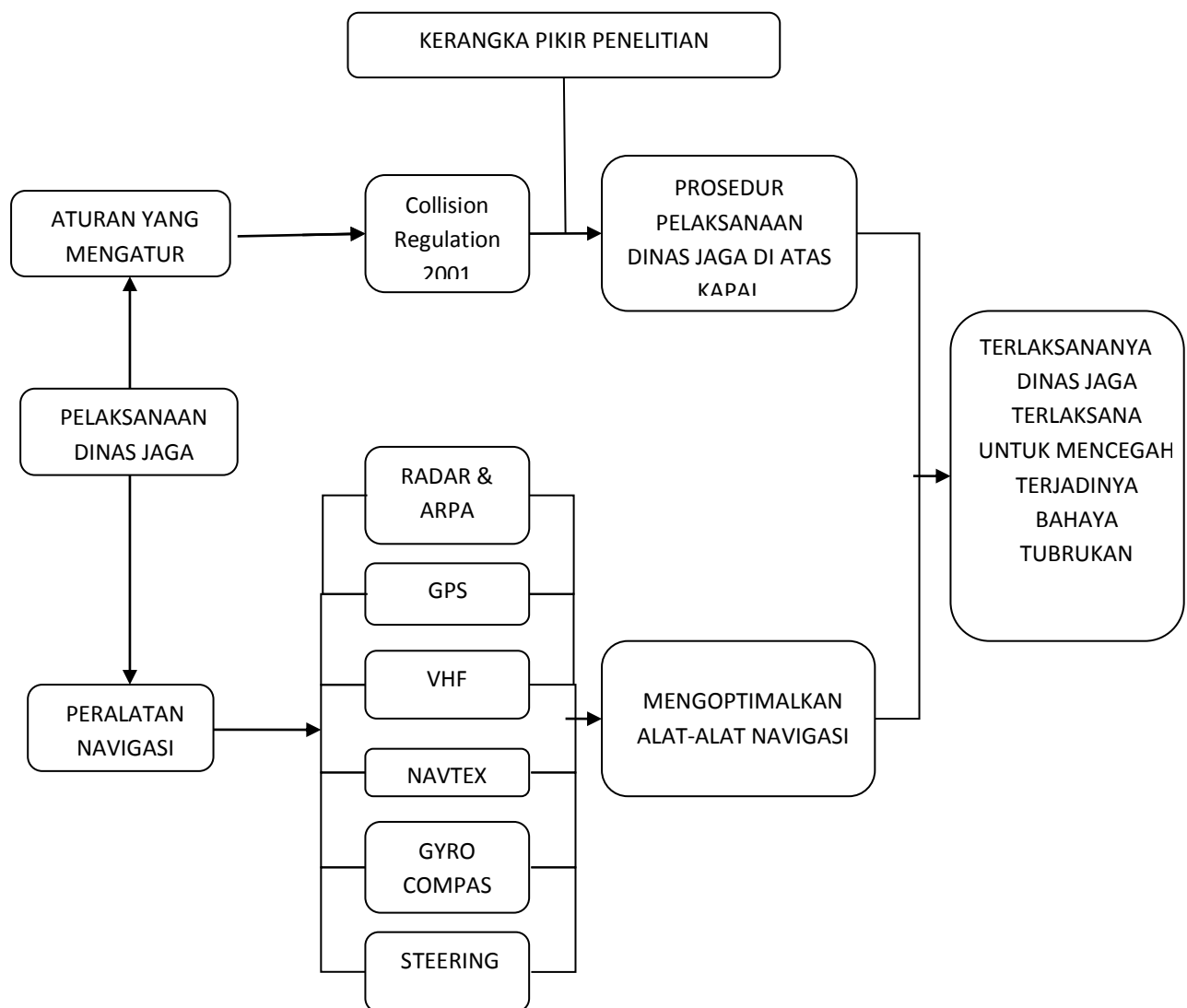
Meskipun ada keharusan memberitahu nahkoda, tetapi perwira navigasi tidak boleh ragu-ragu mengambil tindakan secepatnya demi keselamatan kapal jika situasi mengharuskan. Memimpin regu jaga. Perwira jaga harus memberi petunjuk

G. Peralatan Navigasi

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 sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal atau lalu lintas kapal. Adapun peralatan navigasi di atas kapal yang mendukung dalam pencegahan, antara lain : radar & arpa, gyro compass, navigation light, GPS (Global Position System), Steering, navtex, vhf radio

H. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 : Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis, Desain dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan pada saat melakukan penelitian adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah data yang diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun tulisan. Data dalam bentuk lisan diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap perwira yang ada di kapal.

2. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan rencana dan struktur penyelidikan terhadap pengumpulan data serta rencana untuk memilih sumber-sumber dan jenis informasi yang dipakai sehingga dapat menjawab pertanyaan dalam penelitian.

3. Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian adalah jenis variabel bebas. Pelaksanaan dinas jaga pada saat berlayar sesuai STCW 1978 Amandamen Manila di MV. SEA ROSE

B. Defenisi Operasioanl Variabel

1. Jaga adalah suatu kegiatan yang dilakukan secara individu atau kelompok dengan waktu dan tempat yang telah ditentukan.
2. Dinas Jaga merupakan segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan yang dilakukan di kapal dan pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.
3. STCW merupakan konvensi internasional tentang standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk pelaut yang menetapkan kualifikasi standar untuk perwira dan petugas jaga di kapal yang berlayar.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi pada penelitian yang akan diteliti oleh penulis adalah seluruh mualim atau perwira jaga di anjungan pada saat penulis melaksanakan praktek laut. Berkaitan dengan ini, maka sampel yang diambil penulis dalam skripsi ini

1. Mualim I

Mualim I adalah pemimpin tertinggi setelah Nahkoda di kapal pada umumnya dan dek departemen khususnya penanggung jawab manajemen di kapal, selain itu sebagai perwira navigasi saat kapal berlayar dan seluruh kegiatan yang dikerjakan di kapal harus melalui persetujuan Nahkoda dan Mualim I.

2. Mualim II

Dalam hal ini mualim II juga mempunyai tanggung jawab sebagai perwira navigasi khususnya pengoprasian dan perawatan seluruh alat-alat navigasi yang berada di anjungan kapal.

D. Metode 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 skripsi.

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. Dalam hal ini penulis

melakukan wawancara dengan mualim 1,2,3 yang melakukan dinas jaga di kapal.

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 kuat.

E. Teknik Analisis Data

Metode penyajian analisis yang digunakan dalam penyelesaian analisis deskriptif yaitu penulisan berisikan paparan dan uraian suatu objek permasalahan yang timbul pada saat tertentu. Metode ini bertujuan untuk memaparkan secara rinci data yang diperoleh dengan tujuan memberikan informasi mengenai perencanaan terhadap masalah yang timbul yang berhubungan dengan materi pembahasanan. Hal ini dilakukan dengan terlebih dahulu dengan cara menganalisis kinerja perwira dan anak buah kapal yang merupakan tolak ukur tingkat keterampilan, serta dilakukannya pembahasan yang dimaksud sebagai pemecahan masalah yang terjadi. Adapun dalam pelaksanaan tugas jaga yang efisien, mulai harus yakin bahwa :

1. Semua peringatan dini secara visual yang berlangsung pada situasi yang ada, termasuk kehadiran kapal-kapal dan tanda-tanda dari daratan.
2. Pengamatan yang terus menerus dan baringan dari kapal-kapal yang mendekati.
3. Mengidentifikasi kapal-kapal dan lampu-lampu darat.

4. Mengecek haluan yang dikemudikan dan aba-aba kemudi yang diperintahkan.
5. Pengamatan radar dan *echo sounder*.
6. Pengamatan perubahan cuaca terutama *visibility*

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Hasil Penelitian

Pelaksanaan dinas jaga di MV. SEA ROSE telah sesuai dengan prosedur yang bertujuan untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan agar terciptanya keselamatan dalam pelayaran dan terpenuhinya prinsip dalam bernavigasi, akan tetapi dalam pelaksanaannya masih terdapat beberapa perilaku dari petugas jaga yang menyimpang. Pembagian tugas jaga di atas kapal telah sesuai dengan aturan yang berlaku. Pembagian tugas ini sangat diperlukan agar setiap *crew* kapal mendapatkan haknya dalam hal waktu istirahat.

1. Pelaksanaan dinas jaga di kapal

a. *STCW 1978 as amended in 1995*

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan penulis selama melakukan praktek laut di atas kapal, terdapat beberapa hal yang penulis rasa tidak sesuai dengan aturan pelaksanaan dinas jaga. Betapa tidak, aturan pembagian dinas jaga telah disesuaikan dengan aturan internasional yang berlaku secara umum, tetapi dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan. Sebagai contoh, di kapal tempat penulis melaksanakan praktek Mualim I sebagai *senior officer* dalam hal pergantian dinas jaga selalu datang tepat pada waktu jam jaga dia. Padahal seperti kita ketahui Untuk pergantian jam jaga di atas kapal seorang *officer* harus berada di anjungan minimal 15 menit sebelum jam jaga dimulai, hal ini dimaksudkan agar petugas jaga selanjutnya mengetahui mengenai situasi yang sedang dihadapi kapal pada saat sedang berlayar. Familiarisasi sangat diperlukan oleh seorang mualim agar pada saat menjalankan tugas jaganya ,dia telah mengetahui situasi pelayaran, keadaan cuaca, posisi kapal dan hal lain yang menyangkut mengenai keamanan dalam

pelayaran. Penulis di atas kapal juga kadang menemui hal yang tidak dibenarkan yaitu pada saat jam jaga mualim I, dia masih berada di maindeck untuk mengawasi pembersihan atau maintenance dalam hal persiapan bongkar muat. Memang merupakan tanggung jawab seorang Mualim I dalam hal persiapan bongkar muat, tetapi apabila dia tidak melaksanakan tugas jaga di anjungan akan mengakibatkan waktu istirahat untuk mualim yang lainnya akan terganggu. Dalam hal ini Mualim I sebagai penanggung jawab terhadap persiapan bongkar muat mempunyai peranan penting. Tapi seperti kita ketahui tugas utama dari seorang Mualim adalah melaksanakan tugas jaga sebagai pengganti dari *Captain*. Di atas kapal penulis, *Captain* dan *Mualim I* berasal dari negara Indonesia, penulis juga baru mengetahui di atas kapal bahwa ikatan antara orang yang muda kepada orang yang lebih tua sangatlah hormat sekali. Hal ini pun terbukti pada saat pelaksanaan pergantian makam malam waktu jam jaga Mualim I, di perusahaan tempat penulis praktek pada saat makan malam Mualim II menggantikan Jam jaga Mualim I Untuk melaksanakan makan malam. Mualim II naik ke anjungan pada pukul 18.00 sore, kadang di kapal penulis Mualim I berada di *officer mess room* selama satu jam. Hal ini kembali kepada tradisi orang Indonesia, yaitu orang yang muda sangat menghormati orang tua. Apabila *Captain* atau *Chief Engginer* setelah makan malam mengajak untuk untuk mengobrol maka Mualim I akan menemani dalam pembicaraan tersebut. Setelah usai pembicaraan maka Mualim I akan kembali ke anjungan untuk melanjutkan kembali tugasnya. Tetapi Mualim II sebagai *junior officer* harus mendapatkan jam jaga lebih, bahkan apabila kapal sedang melewati daerah dengan waktu yang berbeda yaitu jam harus dimundurkan maka Mualim II akan mendapatkan jam jaga yang lebih lama lagi.

Hal Ini adalah kesepakatan yang telah dibuat mengenai pengaturan waktu dalam hal maju atau mundurnya jam kapal. Pengaturan jam jaga di kapal diatur oleh Nahkoda, namun dalam pelaksanaannya sehari-hari dilakukan oleh Mualim I. Mualim I ditunjuk oleh Nahkoda untuk mengatur tugas jaga pada saat kapal berlayar ataupun sandar di pelabuhan.

Adapun susunan pembagian jam jaga di MV. SEA ROSE dimana penulis melaksanakan praktek laut adalah sebagai berikut.

Tabel: 4.1 Daftar Pembagian Tugas Jaga

Waktu	Petugas Jaga	Keterangan
00.00-04.00	Mualim II, Juru mudi C	Jaga larut malam
04.00-08.00	Mualim I, Juru mudi B	Jaga dini hari
08.00-12.00	Mualim III, Juru mudi A	Jaga pagi hari
12.00-16.00	Mualim II, Juru mudi C	Jaga siang hari
16.00-20.00	Mualim I, Juru mudi B	Jaga sore hari
20.00-24.00	Mualim III, Juru mudi A	Jaga malam hari

Sementara itu di kapal telah terdapat 3 orang juru mudi maka tiap satu orang perwira dalam pelaksanaan dinas jaga didampingi oleh satu orang juru mudi. Pada waktu penulis melakukan praktek laut hanya terdapat satu orang kadet yaitu *cadet deck*. Untuk pengaturan penempatan jam jaga juru mudi dijatah selama 1 bulan, setelah itu dapat bergantian jaga ke jam jaga di atasnya. Juru mudi A pindah jam jaga pagi hari dan malam hari bersama mualim 1, dan begitu seterusnya tiap periode 1 bulan selalu *rhessufle*. Hal ini dilakukan agar juru mudi tersebut tidak jenuh dalam terhadap periode jam jaganya. Adapun mengenai jam jaga kadet, menunggu konfirmasi dari Mualim I untuk pergantian periode jaga.

b. *Collision Regulation Amandement 1972*

Dalam melayarkan kapal dalam mengolah gerak kapal harus senantiasa berpegang teguh terhadap aturan internasional untuk mencegah tubrukan di laut. Sebagai seorang Mualim diharapkan memahami tentang peraturan yang terdapat dalam *Collision Regulation Amandement 1972* agar dalam pelaksanaan senantiasa tercipta suasana yang aman. Di kapal penulis praktek, penulis melaksanakan tugas jaga bersama Mualim III selama tiga bulan. Mualim III di kapal penulis merupakan *fresh graduate* dan baru pertama kali naik kapal sebagai seorang Mualim.

Dari hasil wawancara yang dilakukan dengan narasumber (Mualim III) mengenai timbulnya rasa tidak percaya diri, dikatakan bahwa :

“Yang saya (mualim III) rasakan pada saat pertama kali melaksanakan tugas jaga di anjungan adalah rasa tidak percaya diri karena umumnya setiap mualim baru atau *fresh graduate* akan didampingi oleh Nahkoda dalam melaksanakan tugas jaga”.

Hal senada juga diungkapkan oleh narasumber (Mualim I), mengenai rasa tidak percaya diri yang timbul, yaitu :

“Tentu saja pernah dan mungkin hal itu juga dirasakan hampir semua mualim. Pada saat saya (mualim I) naik kapal pertama sebagai mualim yang *fresh graduate* rasa itu muncul, tetapi dengan mempelajari dan memahami aturan-aturan internasional untuk mencegah bahaya tubrukan serta belajar dari pengalaman-pengalaman, lambat laun rasa percaya diri akan muncul dengan sendirinya”.

Apabila seorang Mualim jaga ragu dalam pengambilan keputusan maka ia harus menghubungi Nahkoda untuk mengambil tindakan lebih lanjut. Tetapi seorang Mualim pun juga harus memberanikan diri dalam pengambilan keputusan.

2. Mengoptimalkan alat-alat navigasi

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber (Mualim II) mengenai peralatan navigasi di MV. SEA ROSE, dikatan bahwa :

“Di kapal-kapal milik Landseadoor International Shipping semua peralatan navigasi telah menggunakan system yang modern sehingga memudahkan mualim dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan. Tetapi dengan canggihnya system tersebut harus ditunjang dengan keterampilan dalam mengoperasikan peralatan untuk dapat memperoleh hasil yang maksimal sehingga dapat mencegah terjadinya bahaya tubrukan”.

Dan juga harus mengikuti sesuai dengan aturan yang telah berlaku, seperti halnya pada aturan 5 harus selalu mengadakan pengamatan keliling yang layak dengan penglihatan dan pendengaran maupun mepergunakan semua peralatan yang tersedia dalam setiap keadaan dan kondisi kondisi yang ada, sehingga dapat memperhitungkan benar benar terhadap situasi dan bahaya tubrukan. Berikut beberapa alat navigasi yang digunakan.

a. RADAR & ARPA

Sesuai dengan perkembangan teknologi dunia maritim, dan dirasa begitu pentingnya radar sebagai alat bantu navigasi beberapa kali IMO (International Maritime Organiszation) membuat resolusi tentang penggunaan Radar dikapal. Dan pada saat penulis melakukan tugas jaga salah satu contoh yang terjadi dalam penelitan ini adalah kapal hampir mengalami tubrukan dengan kapal nelayan, hal ini diakibatkan karena mualim tidak mengotimalkan pemakaian Radar dan Arpa pada saat jaga, lupa untuk mengatur gain,dan rain pada radar sehingga objek (kapal nelayan) pada radar tidak terdeteksi. Maka sangat penting untuk selalu mengoptimalkan alat alat navigasi dalam tugas jaga. Mulai dari persyaratan radar, jenis radar, minimal jumlah radar yang harus ada di

kapal, pelatihan bagi operator radar sampai dengan sertifikasi bagi operator radar dikapal.

b. GPS

GPS (Global Positioning System) merupakan salah satu alat bantu navigasi di kapal yang sangat dibutuhkan dalam hal penentuan posisi. Di era dunia maritim sekarang GPS menjadi pilihan utama bagi para mualim untuk pengambilan posisi kapal karena kita bisa langsung mendapatkan posisi kapal dengan melihat layar pada GPS secara cepat tanpa perlu mengadakan pengamatan dengan menggunakan peralatan konvensional maupun melakukan baringan guna mendapatkan posisi kapal. Selain waktu yang cepat posisi GPS pun relative akurat. Karena kecanggihan teknologi tersebut, kini mulai jarang mualim yang menggunakan peralatan konvensional dalam pengambilan posisi kapal. Penulis juga tidak pernah melihat seorang mualim di atas kapal sewaktu praktek laut yang menggunakan peralatan konvensional dalam pengambilan posisi. Padahal GPS merupakan peralatan navigasi yang menggunakan listrik sebagai sumber energy, sehingga apabila terjadi blackout maka secara otomatis GPS pun juga akan mati. Apabila terjadi hal demikian maka kita harus kembali menggunakan peralatan konvensional guna pengambilan posisi.

c. VHF

Sebagai salah satu alat bantu navigasi dikapal, VHF merupakan alat komunikasi yang digunakan untuk melakukan kontak antara kapal dengan kapal serta kapal dengan pihak darat (*port control, shore station radio, pilot station radio*). Tetapi kadang dikapal mualim menggunakan VHF untuk mengobrol dengan kapal lain di sela jam jaga mereka. Pada saat melakukan percakapan kadang seorang mualim memindahkan *channel* selain *channel* wajib. Setelah selesai

melakukan percakapan, mualim kadang lupa mengembalikan VHF ke *channel* 16 yang merupakan channel wajib untuk *stanby.*, maka kita tidak akan mengetahui guna untuk menghindari adanya bahaya navigasi yang akan dihadapi.

d. NAVTEX

NAVTEX (*Navigation Telex*) merupakan salah satu alat bantu navigasi yang berada di atas kapal yang berfungsi untuk menerima berita dari stasiun radio pantai berupa berita tertulis yang dicetak di kertas yang telah terpasang dalam NAVTEX. Isi dari NAVTEX tersebut adalah mengenai kegiatan operasi kapal-kapal yang berada di perairan dan juga mengenai bahaya navigasi yang harus dihindari. Kita juga dapat memilih jenis berita yang diterima sesuai dengan daerah yang akan kita tuju. Hal yang sering terjadi dalam penggunaan NAVTEX adalah mualim mematikan NAVTEX saat melaksanakan tugas jaga karena dianggap mengganggu. Ini terjadi karena NAVTEX akan sering membunyikan alarm pada saat mendekati pelabuhan sehubungan dengan berita navigasi yang diterbitkan. Mualim yang merasa terganggu dengan bunyi alarm yang terlalu sering akan mematikan NAVTEX tersebut.

e. GYRO COMPASS

Di kapal-kapal modern sekarang telah menggunakan Gyro Compass sebagai pedoman arah dalam melayarkan kapal. Tetapi kita juga mengetahui selain Gyro Compass di kapal juga terdapat magnet kompas yang bekerja berdasarkan magnet bumi, sedangkan Gyro Compass Menggunakan listrik sebagai sumber energy. Dalam keseharian Gyro Compass harus selalu di cek dengan periode yang telah ditentukan untuk mengetahui kesalahannya. Bukan dikarenakan adanya cuaca yang sedang tidak baik. Pengecekan secara berkala diperlukan agar mengetahui kesalahan sehingga apabila kita berlayar kita

mengetahui berapa kesalahan compass kapal kita. Selain itu pengecekan terhadap penunjukan repeaternya juga harus diamati. Apabila terjadi ketidak tepatan segera dibetulkan sesuai dengan *master gyro* sehingga tidak terjadi kesalahan perhitungan dalam penilikan.

f. KEMUDI

Di atas kapal kemudi menjadi bagian yang sangat penting sehubungan dengan olah gerak kapal. Penulis sendiri menjumpai beberapa cara kerja kemudi pada kapalnya yaitu dibagi menjadi kemudi otomatis (*Non Follow Up*), kemudi manual (*Follow Up*) dan kemudi darurat (*Emergency Steering*). Penggunaan untuk masing-masing kemudi adalah kemudi otomatis digunakan pada saat kapal berada di samudra . Kemudi ini dipilih karena pada saat kapal berada di samudra dianggap tidak terlalu banyak bahaya navigasi. Salah satu contoh penulis saat melakukan tugas jaga sering mendapati kemudi dalam keadaan otomatis atau non follow up , meskipun begitu kita tetap harus melakukan suatu pengamatan baik internal maupun external sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan Selanjutnya adalah kemudi manual yang digunakan pada saat kapal akan melakukan olah gerak. Dan terakhir kemudi darurat yang digunakan pada saat kemudi otomatis dan manual terjadi trouble atau rusak.

B. Pembahasan Masalah

1. Pelaksanaan tugas Jaga di Kapal

a. STCW 1978 as amended in 1995

Dalam pelaksanaan prosedur dinas jaga harus disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku secara umum. Prosedur dinas jaga dalam STCW 1978 as amended in 1995 merupakan acuan dalam pembagian jam jaga.

Menurut Chapter VIII STCW 1978 as amended in 1995
Section

- 1) Semua petugas jaga, waktu untuk istirahat minimal 10 jam setiap periode jaga 24 jam.
- 2) Jam istirahat dibagi dalam 2 periode, salah satunya paling sedikit tidak kurang dari 6 jam.
- 3) Peraturan di atas tidak diikuti bila situasi darurat, latihan atau kondisi operasional yang mendesak.
- 4) Waktu 10 jam tersebut dapat dikurangi sampai dengan 6 jam berturut-turut tetapi tidak boleh lebih dari 6 hari.

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 jaga, diperoleh hasil :

“Pembagian jam jaga di MV. SEA ROSE sebetulnya sudah benar karena telah mengacu kepada STCW 1978 as amended in 1995, tetapi dalam aplikasinya kita ketahui bahwa salah seorang Mualim datang di anjungan pada saat jam jaganya tidak sesuai dengan ketentuan. Kadang dia datang tepat pada saat jam jaganya, terutama pada saat cuaca buruk, berhubung kapal penulis pada saat melakukan penelitian ini anjungan nya berada di haluan kapal dan akomodasinya dimana tempat istirahat bagi para awak kapal berada dibelakang, tidak menutup kemungkinan para petugas jaga akan datang terlambat untuk melaksanakan tugas jaga di anjungan dikarenakan jarak antaranjungan dan akomodasinya terbilang jauh. Dan pada saat saya (mualim I) menggantikan mualim jaga untuk makan malam bisa mencapai satu jam berada di mess room”.

Sesuai dengan pembagian tugas jaga yang telah ditetapkan, seorang mualim harus melaksanakan tugas jaga sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Hal ini juga dimaksudkan agar mualim jaga bertanggung jawab terhadap tugas jaganya.

b. Collision Regulation Amandement 2010

Dalam melayarkan kapal sebagai seorang perwira harus mematuhi aturan yang telah ditetapkan secara internasional yang tercantum dalam *Collision Regulation Amandement 2010*, adapun isi dari *Collision Regulation Amandement 2010* dalam hal melayarkan kapal. Apabila seorang mualim memahami tentang aturan dalam Colreg, penulis merasa hal tersebut akan membuat rasa percaya diri dalam melayarkan kapal. Memang hal yang sering dialami oleh seorang mualim yang pertama naik kapal adalah rasa tidak percaya diri pada saat menghadapi situasi perairan yang ramai. wawancara dengan narasumber (Mualim II) 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. Nahkoda juga selalu menuliskan dalam *Standing Order* “*please call master if you are in doubt*”.

Memang seorang mualim diwajibkan untuk memanggil Nahkoda apabila merasa ragu dalam mengambil keputusan sehubungan dengan tugas jaga navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan. Tetapi apabila mualim sering memanggil Nahkoda karena tidak mampu mengambil keputusan sendiri maka Nahkoda akan menganggap bahwa mualim tersebut tidak kompeten dan nahkoda dapat membuat permohonan pergantian *crew* ke perusahaan pelayaran.

2. Mengoptimalkan Penggunaan Alat-Alat navigasi

Dari hasil wawancara dengan narasumber (Mualim II) mengenai apakah penggunaan alat navigasi menjamin dari terhindarnya bahaya tubrukan, dikatakan bahwa :

“Bahaya tubrukan dapat terjadi setiap saat, maka dari itu setiap mualim harus dapat memaksimalkan penggunaan peralatan navigasi untuk mendeteksi adanya bahaya tubrukan sedini mungkin. Misalnya dengan melakukan pengamatan dengan radar, radar dapat diatur skala jarak tangkapnya sehingga dapat mendeteksi target yang dalam radius jauh. Akan tetapi pengamatan secara visual mutlak dilakukan untuk memastikan adanya bahaya navigasi yang benar-benar nyata”.

Upaya-upaya dalam mengoptimalkan peralatan navigasi :

a. RADAR dan ARPA

Pada STCW 1978 as amended in 1995 sebagaimana seorang mualim dan nahkoda di kapal harus mampu mengoperasikan Radar untuk keselamatan navigasi di laut. Berdasarkan temuan penulis mengenai pengoperasian radar yang juga telah dilengkapi dengan Arpa dimana kadang mualim tidak melakukan penargetan terhadap kapal lain yang berada di daerah range dari radar. Penulis merasa plotting posisi untuk kapal target sangat diperlukan guna mencegah terjadinya bahaya tubrukan sehingga dapat mengambil tindakan sedini mungkin. Apalagi dengan Radar yang telah dilengkapi dengan Arpa akan lebih mudah dalam mendapatkan posisi target, kecepatan, haluan, CPA (Collision Point Approach) serta TCPA (Time Collision Point Approach). Dengan demikian dapat diambil tindakan sedini mungkin untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan.

b. GPS

GPS (Global Positioning System) merupakan salah satu alat bantu navigasi di kapal yang sangat dibutuhkan dalam hal penentuan posisi. Di era dunia maritim sekarang GPS menjadi pilihan utama bagi para mualim untuk pengambilan posisi kapal karena kita bisa langsung mendapatkan posisi kapal dengan melihat layar pada GPS secara cepat tanpa perlu mengadakan pengamatan dengan menggunakan peralatan konvensional maupun melakukan baringan guna mendapatkan posisi kapal. Selain waktu yang cepat posisi GPS pun relative akurat. Karena kecanggihan teknologi tersebut, kini mulai jarang mualim yang menggunakan peralatan konvensional dalam pengambilan posisi kapal. Penulis juga tidak pernah melihat seorang mualim di atas kapal sewaktu praktek laut yang menggunakan peralatan konvensional dalam pengambilan posisi. Padahal GPS merupakan peralatan navigasi yang menggunakan listrik sebagai sumber energy, sehingga apabila terjadi blackout maka secara otomatis GPS pun juga akan mati. Apabila terjadi hal demikian maka kita harus kembali menggunakan peralatan konvensional guna pengambilan posisi.

c. VHF

Sebagai salah satu alat bantu navigasi di kapal, VHF merupakan alat komunikasi yang digunakan untuk melakukan kontak antara kapal dengan kapal serta kapal dengan pihak darat (port control, shore station radio, pilot station radio). Tetapi kadang di kapal mualim menggunakan VHF untuk mengobrol dengan kapal lain di sela jam jaga mereka. Pada saat melakukan percakapan kadang seorang mualim memindahkan channel selain channel wajib. Setelah selesai melakukan percakapan, mualim kadang lupa mengembalikan VHF ke channel 16 yang merupakan channel wajib untuk

standby. Hal ini tidak dibenarkan karena apabila ada kapal lain yang akan memanggil kapal kita, maka kita tidak akan mengetahui guna untuk menghindari adanya bahaya navigasi yang akan dihadapi.

d. NAVTEX

NAVTEX (Navigation Telex) merupakan salah satu alat bantu navigasi yang berada di atas kapal yang berfungsi untuk menerima berita dari stasiun radio pantai berupa berita tertulis yang dicetak di kertas yang telah terpasang dalam NAVTEX. Isi dari NAVTEX tersebut adalah mengenai kegiatan operasi kapal-kapal yang berada di perairan dan juga mengenai bahaya navigasi yang harus dihindari. Kita juga dapat memilih jenis berita yang diterima sesuai dengan daerah yang akan kita tuju. Hal yang sering terjadi dalam penggunaan NAVTEX adalah mualim mematikan NAVTEX saat melaksanakan tugas jaga karena dianggap mengganggu. Ini terjadi karena NAVTEX akan sering membunyikan alarm pada saat mendekati pelabuhan sehubungan dengan berita navigasi yang diterbitkan. Mualim yang merasa terganggu dengan bunyi alarm yang terlalu sering akan mematikan NAVTEX tersebut.

e. GYRO COMPASS

Gyro Repeater Compass dalam kedudukannya harus disamakan dengan master gyro, agar tidak terjadi kesalahan penunjukan arah karena pada umumnya alat ini digunakan untuk pedoman berlayar kapal. Repeater- repeater yang terdapat di anjungan maupun di wing bridge harus di setel sesuai master gyro. Untuk repeater yang berada di wing bridge biasanya digunakan untuk pengamatan benda langit dalam menentukan kompas error apabila penunjukannya tidak akurat maka hasil error yang telah di hitung juga tidak akan akurat. Oleh sebab itu mualim harus melakukan pengecekan secara

berkala terhadap repeater-repeater yang berada di anjungan, di *wing bridge*, maupun di *emergency steering gear room*. Repeater-repeater di kapal berperan sangat penting untuk mendeteksi adanya bahaya tubrukan. Repeater ini digunakan untuk melakukan baringan terhadap kapal yang dianggap berbahaya. Membaring kapal target tersebut harus dilakukan secara terus-menerus sampai bahaya telah dilalui.

f. KEMUDI

Dalam hal ini mengenai kemudi, penulis membahas mengenai kemudi darurat. Dimana kemudi darurat merupakan alat bantu navigasi yang digunakan pada saat terjadi kerusakan pada mesin kemudi. Untuk menghindari sistem kemudi darurat tidak bekerja pada saat digunakan maka harus dilakukan pengecekan terhadap kemudi darurat tersebut, sehingga kita mengetahui alat tersebut berjalan dengan normal atau tidak. Selain itu pengecekan terhadap sarana komunikasi antara ruang kemudi darurat dan anjungan harus di coba untuk mengetahui kondisi dari alat tersebut. Repeater yang berada di ruang kemudi darurat harus disesuaikan dengan master gyro yang berada di anjungan kapal.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan.

Berdasarkan hasil penelitian maka dapat disimpulkan :

Penyebab pelaksanaan dinas jaga tidak terlaksana dengan baik di kapal MV. SEA ROSE karena : Dalam pelaksanaannya masih terdapat beberapa penyimpangan sehingga perwira jaga yang berada di anjungan belum dapat melaksanakan tugas jaga dengan optimal. Juga masih kurangnya keterampilan anak buah kapal mengenai penggunaan alat-alat navigasi yang tersedia di kapal sebagai alat pendeteksi adanya bahaya tubrukan, sehingga kurang digunakan semaksimal mungkin, salah satunya dengan menggunakan radar untuk pengamatan target yang dianggap mempunyai potensi berbahaya terhadap keselamatan serta alat-alat navigasi lain yang berguna untuk mencegah terjadinya tubrukan yang kurang di fungsikan.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dapat diajukan saran sebagai berikut:

Sebaiknya bagi seorang Mualim senior harus memberi contoh kepada mualim lainnya dalam pelaksanaan dinas jaga agar terjadi suasana kerja yang kondusif. Jadwal dinas jaga yang telah dibuat harus dilaksanakan secara disiplin agar petugas jaga tidak kehilangan haknya untuk beristirahat. Untuk melayarkan kapal secara aman Mualim harus memahami dan mematuhi peraturan-peraturan baik secara nasional (Undang-Undang) maupun internasional (Collision Regulation 1972 & STCW 1978 as amended in 2010) yang berlaku untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan, juga di sarankan dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan Mualim jaga harus dapat mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi untuk mendeteksi

sedini mungkin adanya bahaya tubrukan serta mengambil keputusan yang tepat.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, Prasetya, 2008, Kamus Lengkap Bahasa Indonesia, Surabaya: Arkola
- Branch, 1995, Dictionary Of Shipping International Business Trade Terms And Abbreviations. London.
- Capt. Yan Risuandi, 2001, International Regulation For Preventing Collisions At Sea 1972, Amendment 1981, 1987, 1993 And 2001, Jakarta.
- Istopo, Capt, 1972. Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut. Dinas Jaga (Watch Keeping)
- Manikome E.W. Serial *Buku Saku Tugas Jaga (Watch Keeping)*, Dipakaidalam Lingkungan PIP Makassar, Tahun 2008.
- Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, (2012). Pedoman Penulisan Skripsi.
- Purwantomo, Agus Hadi, 2007, Emergency Prosedur & SAR. Semarang
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2008: Citra Umbara
- (<http://www.academia.edu/>) "Dinas Jaga Di Kapal" Di akses 28-12-2020
- (<http://boeceng.blogspot.co.id/>) "Hal-Hal Penting Dalam Dinas Jaga Kapal" Di akses 28-12-2020
- (<http://hahorason.blogspot.co.id/>) "Isi dalam P2TL" Di akses 28-12-2020
- (<http://hmhasanmuhamad.blogspot.co.id/>) "Tugas Jaga Deck Officer" Di akses 28-12-2020

LAMPIRAN

1. BRIDGE PRE-DEPARTURE CHECKLIST

Duty Off : Third Officer

VESSEL : MV. SEA ROSE

DATE – TIME OF CHECKS COMPLETED : 24 Jan 2020/ 08.30LT

BRIDGE EQUIPMENT CHECK LIST					
Equipment	Y	N	Equipment	Y	N
ECDIS(both units)	✓		S-VDR	✓	
Echo Sounder	✓		LRIT	✓	
Speed and Dist.Log	✓		GMDSS Com.	✓	
Elect. Position Fixing	✓		Communic (int-ex port)	✓	
Gyrocompass	✓		Course Recorder	✓	
Geer Gyro Compass	✓		RPM Indicator & Repeaters	✓	
Magnetic Compass	✓		Rudder ROT	✓	
Radars/ARPA	✓		Ship's Whistle	✓	
BNWAS	✓		Nav. Lights/shapes/sounds	✓	
NAVTEX	✓		Flags/Signalling Equip	✓	
AIS (dynamic/static)	✓		Binoculars, etc	✓	

Petunjuk : Pilihan jawaban dengan memberi tanda (X) untuk check list yang dikerjakan.

2. DRIDGE PRE-ARRIVAL CHECKLIST

Duty Off : Second Officer

VESSEL : MV. SEA ROSE

DATE – TIME OF COMPLETED : 02 Feb 2020/ 15.00LT

BRIDGE EQUIPMENT CHECK LIST					
Equipment	Y	N	Equipment	Y	N
ECDIS(both units)	✓		S-VDR	✓	
Echo Sounder	✓		LRIT	✓	
Speed and Dist.Log	✓		GMDSS Com.	✓	
Elect. Position Fixing	✓		Communic (int-ex port)	✓	
Gyrocompass	✓		Course Recorder	✓	
Geer Gyro Compass	✓		RPM Indicator & Repeaters	✓	
Magnetic Compass	✓		Rudder ROT	✓	
Radars/ARPA	✓		Ship's Whistle	✓	
BNWAS	✓		Nav. Lights/shapes/sounds	✓	
NAVTEX	✓		Flags/Signalling Equip	✓	
AIS (dynamic/static)	✓		Binoculars, etc	✓	

Petunjuk : Pilihan jawaban dengan memberi tanda (X) untuk check list yang dikerjakan.

3. Daftar Check List Tugas Jaga

CHECK LIST PERGANTIAN JAGA			
Officer duty : Chief Officer		Watch : 16.00-20.00	
Sailing In : Java Sea		Day/Date : 11 Jan 2020	
No	Check List	Yes	No
1.	Standing orders, instruksi Nakhoda tambahan dan peringatan-peringatan navigasi lainnya.		✓
2.	Posisi, haluan, kecepatan, dan draft kapal	✓	
3.	Baringan yang dilukis di peta di perairan pantai selama masa bertugas jaga		✓
4.	Air-air pasang yang ada dan diperkirakan cuaca saat ini dan yang diperkirakan, kejelasan pandangan (Visibility)		✓
5.	Kondisi operasi dari semua peralatan navigasi dan keselamatan alat-alat di anjungan termasuk radar, alat Bantu navigasi elektronik, course recorder dan VHF.	✓	
6.	Kesalahan gyro dan kompas magnetis	✓	
7.	Pergerakan kapal di lingkungan itu yang bias mempengaruhi kapal itu sendiri yang diidentifikasi di radar dan kejelasan pandangan.		✓
8.	Identifikasi lampu-lampu pantai, pelampung, dan lain-lain.	✓	
9.	Kondisi dan bahaya yang cenderung ditemukan saat dinas jaga	✓	
10.	Dampak-dampak yang mungkin dialami akibat kemiringan, trim, squat, dan lain-lain pada dasar kapal		✓
11.	Semua anggota jaga mampu melaksanakan tugas- tugas mereka	✓	
12.	Penyesuaian kejelasan pandangan.	✓	

4. Daftar Check List Tugas Jaga

CHECK LIST PERGANTIAN JAGA			
Officer duty : Second Officer		Watch : 12.00-16.00	
Sailing In : Banda Sea		Day/Date : 11 Jan 2020	
No	Check List	Yes	No
1.	Standing orders, instruksi Nakhoda tambahan dan peringatan-peringatan navigasi lainnya.	✓	
2.	Posisi, haluan, kecepatan, dan draft kapal	✓	
3.	Baringan yang dilukis di peta di perairan pantai selama masa bertugas jaga	✓	
4.	Air-air pasang yang ada dan diperkirakan cuaca saat ini dan yang diperkirakan, kejelasan pandangan (Visibility)	✓	
5.	Kondisi operasi dari semua peralatan navigasi dan keselamatan alat-alat di anjungan termasuk radar, alat Bantu navigasi elektronik, course recorder dan VHF.	✓	
6.	Kesalahan gyro dan kompas magnetis	✓	
7.	Pergerakan kapal di lingkungan itu yang bias mempengaruhi kapal itu sendiri yang diidentifikasi di radar dan kejelasan pandangan.		✓
8.	Identifikasi lampu-lampu pantai, pelampung, dan lain-lain.	✓	
9.	Kondisi dan bahaya yang cenderung ditemukan saat dinas jaga	✓	
10.	Dampak-dampak yang mungkin dialami akibat kemiringan, trim, squat, dan lain-lain pada dasar kapal		✓
11.	Semua anggota jaga mampu melaksanakan tugas- tugas mereka	✓	
12.	Penyesuaian kejelasan pandangan.	✓	

5. Daftar Check List Tugas Jaga

CHECK LIST PERGANTIAN JAGA			
Officer duty : Third Officer		Watch : 20.00-24.00	
Sailing In : Java Sea		Day/Date : 11 Jan 2020	
No	Check List	Yes	No
1.	Standing orders, instruksi Nakhoda tambahan dan peringatan-peringatan navigasi lainnya.	✓	
2.	Posisi, haluan, kecepatan, dan draft kapal	✓	
3.	Baringan yang dilukis di peta di perairan pantai selama masa bertugas jaga		✓
4.	Air-air pasang yang ada dan diperkirakan cuaca saat ini dan yang diperkirakan, kejelasan pandangan (Visibility)		✓
5.	Kondisi operasi dari semua peralatan navigasi dan keselamatan alat-alat di anjungan termasuk radar, alat Bantu navigasi elektronik, course recorder dan VHF.	✓	
6.	Kesalahan gyro dan kompas magnetis		✓
7.	Pergerakan kapal di lingkungan itu yang bias mempengaruhi kapal itu sendiri yang diidentifikasi di radar dan kejelasan pandangan.		✓
8.	Identifikasi lampu-lampu pantai, pelampung, dan lain-lain.	✓	
9.	Kondisi dan bahaya yang cenderung ditemukan saat dinas jaga	✓	
10.	Dampak-dampak yang mungkin dialami akibat kemiringan, trim, squat, dan lain-lain pada dasar kapal		✓
11.	Semua anggota jaga mampu melaksanakan tugas- tugas mereka	✓	
12.	Penyesuaian kejelasan pandangan.	✓	

6. DOKUMENTASI DAN INFORMASI *CHECK LIST*

Nama Kapal : MV. SEA ROSE
Berlayar di : Jawa Sea

Tanggal : 12 Feb 2020
~~Keberangkatan~~/Kedatangan

Bagian A – Dokumentasi dan Informasi	
Pastikan Pemeriksaan Dokumentasi Sudah Diselesaikan	
1. Saat persiapan keberangkatan rencana pelayaran yang akan dituju harus dipersiapkan, ditinjau ulang, dibaca oleh Nahkoda dan ditanda tangani semua perwira dek saat kedatangan rencana perjalanan pelabuhan kedatangan sudah ditinjau oleh Nahkoda dan perwira dek	<input checked="" type="checkbox"/>
2. Berita cuaca dan navigasi area lokal harus tersedia di meja peta	<input checked="" type="checkbox"/>
3. Pemberitahuan harus diinformasikan pada Muallim I & KKM	<input checked="" type="checkbox"/>
4. Pelabuhan/Pilot station harus diberi tanda	<input type="checkbox"/>
5. Stndby VHF yang digunakan untuk operasional kapal	<input checked="" type="checkbox"/>
6. Bendera/Lampu sinyal yang diperlukan sudah terpasang	<input checked="" type="checkbox"/>
7. Pemeriksaan peraturan jarak pandang minimal pelabuhan jika dalam keadaan pandangan terbatas	<input checked="" type="checkbox"/>
8. Pasang dan surut harus dihitung dan ditulis dipassage plan	<input checked="" type="checkbox"/>
9. Berita NAVTEX yang diterima sudah dibaca atau di catat	<input checked="" type="checkbox"/>
10. Draft kedatangan/keberangkatan jumlah muatan ditulis dipapan anjungan	<input checked="" type="checkbox"/>
Catatan : Risk Assesment harus dilakukan dengan persetujuan kantor apabila jarak pandang kurang dari 0.5 NM	

7. Pemeriksaan Peralatan Navigasi

Bagian B – Pemeriksaan Peralatan	Y	N
Pastikan jika peralatan berikut ini sudah diperiksa dan siap digunakan	✓	
1. Radar dan plotting aids yang terhubung (Radar ARPA)	✓	
2. Pemeriksaan sinkronisasi dan kesalahan pada kompas gyro/magnetic & repeater	✓	
3. Sinkronisasi jam anjungan dan kamar mesin	✓	
4. Recorder Kecepatan/Jarak		✓
5. Course recorder (Jumlah kertas dan tandatangan/ Waktu dalam GMT)		✓
6. Recorder pergerakan mesin (Waktu dalam GMT dengan kertas)		✓
7. Echo Sounder (Periksa kertas dan tandatangan/ Waktu dalam GMT)	✓	
8. GPS dan peralatan navigasi lainnya		✓
9. Pemeriksaan dan pembaharuan AIS	✓	
10. Peralatan GMDSS dan Walkie Talkie harus di charge penuh dicoba	✓	
11. Telepon komunikasi anjungan dan kamar mesin	✓	
12. Indikator RPM telegraph anjungan dan kamar mesin		✓
13. Kontrol bow thruster dan indicator sudah terpasang		✓
14. Indikator dan control baling-baling yang bias dikendalikan jika Terpasang	✓	
15. Fasilitas komunikasi, seperti komunikasi mooring station, Walky Talky, system PA, Radio VHF	✓	
16. Lampu/Signal/Shape Navigasi	✓	
17. Lampu sinyal seperti search light, signaling lamp dan lampu morse	✓	
18. Alat sinyal suara seperti suling (Manual dan Otomatis)	✓	
19. Teropong dan indicator lampu signal navigasi	✓	
20. NAVTEX beroperasi dan diatur pada station yang sesuai	✓	

Lampiran : Dokumentasi

1. Pelaksanaan jaga dinas di kapal

Gambar 4.1 : Master sedang menjelaskan tentang keselamatan berdinas jaga



Sumber : MV. SEA ROSE, tahun 2019

2. Mengoptimalkan Penggunaan Alat-Alat navigasi

Gambar 4.2 : Situasi Perairan Ramai



Sumbe : MV. SEA ROSE, tahun 2019

Upaya-upaya dalam mengoptimalkan peralatan navigasi :

a. RADAR DAN ARPA

Gambar 4.3 : Mualim yang tidak memplot posisi target



Sumber : MV. SEA ROSE, tahun 2019

b. GPS

Gambar 4.4 : GPS



Sumber : MV. SEA ROSE, tahun 2019

c. VHF

Gambar 4.5 : VHF



Sumber : MV. SEA ROSE, tahun 2019

d. NAVTEX

Gambar 4.6 : NAVTEX



Sumber : MV. SEA ROSE, tahun 2019

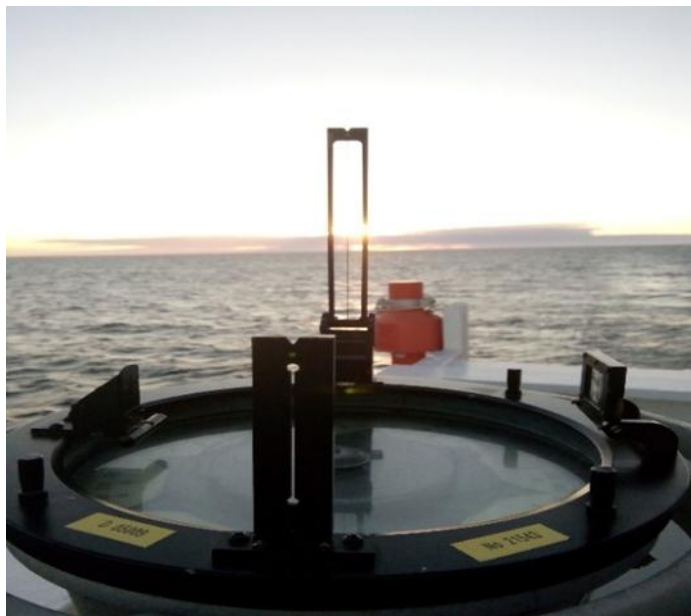
e. GYRO COMPASS

Gambar 4.7 : Gyro Compass (Simrad)



Sumber : MV. SEA ROSE, tahun 2019

Gambar 4.8 : Gyro repeater yang berada di wing bridge yang harus disinkronkan dengan master gyro



Sumber : MV. SEA ROSE, tahun 2019

f. KEMUDI

Gambar 4.9 : Kemudi di anjungan dan emergency steering



Sumber : MV. SEA ROSE, tahun 2019

RIWAYAT HIDUP PENULIS



MUH. TAUFIQ BAKRI, Lahir di Minasate'ne pada tanggal 18 November 1995, anak ke-lima dari pasangan Muh. Bakri dan Kartini. Penulis memulai pendidikan pada tahun 2002 di SD Negeri 4 Tala, hingga selesai pada Pendidikan Dasar pada tahun 2008, kemudian penulis melanjutkan ke tingkat pertama di MTsN Pangkep sampai tahun 2011, dan setelah itu melanjutkan pendidikan ke tingkat atas di MAN sampai tahun 2014.

Pada tahun 2016 penulis melanjutkan pendidikan ke Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, sabagai angkatan XXXVII, dan mengambil jurusan Nautika, dalam pendidikan ini penulis telah melaksanakan Praktek Laut (PRALA) di Perusahaan PT. Landseadoor International Shipping Jl. Raya Boulevard Barat Kav, Kelapa Gading Barat, Jakarta. Pada tanggal 28 Juni 2019 sampai dengan 05 Juli 2020. Dan pada akhir bulan September 2020 penulis kembali melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII. Dan pada bulan September tahun 2021 penulis telah melaksanakan pendidikan Diploma IV di PIP Makassar.