

SKRIPSI

**ANALISIS DINAS JAGA SESUAI DENGAN STCW '95 DI MV.
SAWU SEA**



HARYONO KUNCORO MANGARE

16.41.192

NAUTIKA

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2020/2021**

**ANALISIS DINAS JAGA SESUAI DENGAN STCW '95 DI MV.
SAWU SEA**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi
NAUTIKA

Disusun dan diajukan oleh

HARYONO KUNCORO MANGARE
NIT.16.41.192

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

SKRIPSI
ANALISIS DINAS JAGA SESUAI DENGAN STCW '95 DI
MV.SAWU SEA

Disusun dan Diajukan oleh:


HARYONO KUNCORO MANGARE
NIT. 16.41.192


Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 13 JULI 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



Capt. Drs. Prolin Tatigan Sibero,
M.Mar
NIP. -

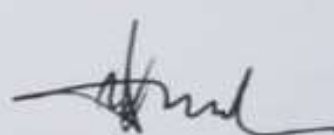

Sunarli Limbong, SS., M.Pd
NIP. 19800526 2009122 001

Mengetahui:

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

Ketua Program Studi Nautika


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


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

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Haryono Kuncoro Mangare
NIT : 16.41.192
Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul:
**ANALISIS DINAS JAGA SESUAI DENGAN STCW '95 DI MV.SAWU
SEA**

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

Makassar, 18 Mei 2021


HARYONO KUNCORO MANGARE
NIT.16.41.192

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Adapun judul skripsi yaitu **“ANALISIS DINAS JAGA SESUAI DENGAN STCW ‘95 DI MV. SAWU SEA”**.

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 Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. Drs. Prolin Tarigan Sibero ,M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Ibu Sunarlia Limbong, SS.,M.Pd., Selaku Dosen Pembimbing Teknik.
5. Seluruh Staff Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di PIP makassar.
6. Seluruh Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
7. Orang tua penulis, Ibu Armida D atas ketulusan dan kasih sayangnya. Bapak Haya' yang selalu menjadi inspirasiku dan membuatku selalu bangga menjadi anaknya. Serta ketiga saudara saya yang selalu memberikan motivasi dan dorongan untuk menyelesaikan pendidikan di PIP Makassar.

8. Perusahaan pelayaran PT. AMAS ISCINDO UTAMA yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melakukan penelitian.
9. Seluruh Crew MV.SAWU SEA 2019 - 2020 yang telah memberikan inspirasi dan dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Rekan-rekan taruna (i) angkatan XXXVII khususnya kelas NAUTIKA VIII C yang turut membantu dalam penyelesaian skripsi ini.
11. 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, 18 Mei 2021



HARYONO KUNCORO MANGARE

Nit. 16.41.192

ABSTRAKSI

Kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan barang, maka sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi pilihan utama, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan laut yang lain, lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut diatas dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan rasa tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para Perwira maupun anak buah kapal. Untuk itu setiap perwira khususnya bagian dek harus mengerti tentang aturan aturan jaga. Hal tersebutlah yang akan diungkapkan dalam skripsi yang berjudul ‘ Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan Pada Saat Kapal Sedang Berlayar di MV.SAWU SEA ‘

Tujuan penelitian untuk mengetahui bagaimana mengoptimalkan pelaksanaan Dinas Jaga diatas kapal dimana dapat menimbulkan bahaya tubrukan. Penelitian ini dilaksanakan di MV. Sawu Sea selama 13 bulan 11 hari yakni dari tanggal 20 May 2019 sampai dengan 28 Juni 2020. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang langsung dari tempat penelitian dengan cara melakukan pengamatan dan tanya jawab langsung terhadap perwira deck dan anak buah kapal khususnya bagian deck, serta literature-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi. Adapun objek penelitian yaitu para perwira deck khususnya pada saat melaksanakan tugas jaga laut. Hasil yang didapat pelaksanaan Dinas Jaga di MV. Sawu Sea belum memenuhi ketentuan yang berlaku yang ada diatas kapal dan Perusahaan, karena penerapan aturan jaga dan jam kerja harian serta aturan jam istirahat masih belum sesuai dengan peraturan Internasional STCW '95. Maka disarankan agar tidak terjadi penyimpangan prosedur dinas jaga maka harus mengikuti ketentuan dan peraturan pelaksanaan dinas jaga yang telah ditetapkan sesuai dengan yang tertulis diatas kapal. Sebagai contoh sosialisasi kepada Anak Buah Kapal untuk membaca dan memahami isi dari STCW.

Dalam hal ini kebutuhan akan persiapan navigasi dan rencana pelayaran menjadi hal yang sangat penting dalam suatu pelayaran dan menjamin kapal dapat berlayar dengan aman dan tepat waktu. Maka perwira yang bertanggung jawab dalam pengaturan prosedur dinas jaga juga harus mengikuti ketentuan dan peraturan yang telah ditetapkan sesuai dengan yang tertulis dan ada di atas kapal, seperti Standing Order dan Peraturan International STCW 1978 Amand 1995. adanya penyimpangan prosedur ini secara seksama serta menjelaskan secara terperinci adanya faktor yang telah menimbulkan penyimpangan tersebut.

Kata Kunci : Dinas Jaga, Bahaya tubrukan, Rencana Pelayaran

ABSTRACT

Ships are sea transportation facilities that are needed to support the smooth transportation of goods, so sea transportation facilities for the distribution of goods are the main choice, because the delivery of goods can be carried out in large quantities and the costs incurred are smaller than other means of sea transportation, more effective and efficient. In order for the above to be carried out properly, it takes a sense of responsibility and a high work ethic for the officers and crew. For this reason, every officer, especially the deck section, must understand the rules of the guard. This is what will be disclosed in the thesis entitled 'Implementation of watchkeeping to Prevent Collision Hazards When the Ship is Sailing in MV.SAWU SEA'

The purpose of the study was to find out how to optimize the implementation of the Guard Service on ships which could cause a collision hazard. This research was conducted in MV. Sawu Sea for 13 months and 11 days, from 20 May 2019 to 28 June 2020. The source of the data obtained is primary data directly from the research site by conducting direct observations and questions and answers to deck officers and crew, especially the deck section. as well as literature related to the title of the thesis. The object of research is deck officers, especially when carrying out marine guard duties. The results obtained from the implementation of the Guard Service in MV. Sawu Sea has not complied with the applicable provisions on board the ship and the Company, because the application of the rules of watch and daily working hours as well as the rules of rest hours are still not in accordance with the International regulations of STCW '95. So it is recommended that there are no deviations from the watch service procedure, then you must follow the provisions and regulations for the implementation of the guard service that have been determined in accordance with what is written on the ship. For example, socialization to the crew of the ship to read and understand the contents of the STCW. In this case, the need for navigation preparation and voyage plan is very important in a voyage and ensures the ship can sail safely and on time. So the officer who is responsible for setting the watch service procedure must also follow the rules and regulations that have been set in accordance with what is written and are on board, such as the Standing Order and International STCW Regulation 1978 Amand

Keywords : watchkeeping, collusion , voyage plan

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGAJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
PRAKATA.....	v
ABSTRAK.....	vi
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian.....	4
D. Manfaat Penelitian.....	4
E. Hipotesa.....	5
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Pustaka	6
1. Pengertian Dinas Jaga.....	6
2. Tugas Dan Tanggung Jawab Perwira Jaga.....	7
3. Bahaya Tubrukan.....	11
4. Langkah Langkah Mencegah Bahaya Tubrukan.....	11
B. Kerangka Pikir	14
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Tempat Dan Waktu Penelitian.....	15
B. Metode Penelitian.....	15
C. Defini Operasional Variabel.....	16
D. Teknik Pengumpulan Data	16
E. Analisis Data.	18

BAB IV. METODE PENELITIAN

A. Gambaran Umum Mengenai Objek Yang Diteliti	20
B. Hasil Penelitian.....	22
C. Pembahasan Masalah.....	35

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.....	47
B. Saran.....	48

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

No		Hal
4.1	Pembagian Tugas Jaga	25
4.2	Jadwal Dinas Jaga	26
4.3	Pengaturan Jam Kerja Harian	28
4.4	Pengaturan Rest Hou	32

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Seperti yang telah kita ketahui bersama, kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan barang. Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut dapat dilakukan menggunakan berbagai sarana transportasi, sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan melalui darat, udara, maupun melalui laut. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Maka sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi pilihan 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 diatas dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan rasa tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para perwira maupun anak buah kapal. Untuk itu setiap perwira khususnya bagian dek harus mengerti tentang aturan-aturan jaga.

Sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan diatas kapal, semua kapal wajib melaksanakan aturan jaga tersebut tanpa terkecuali termasuk perwira yang mengatur dinas jaga dikapal untuk mengurangi resiko terjadinya bahaya tubrukan, karna keberhasilan pelayaran sampai di tempat tujuan dengan selamat tanpa mengalami kecelakaan dan tepat waktu sangat tergantung kepada kemampuan dan kinerja sumber daya manusia diatas kapal.

Dalam pelaksanaan tugas jaga pada saat kapal sedang berlayar diperlukan ketelitian, kewaspadaan, tanggung jawab, serta

konsentrasi kerja yang tinggi. Hal tersebut dilaksanakan oleh seluruh awak kapal khususnya bagian dek agar perusahaan pelayaran tidak mendapat klaim atas keterlambatan kapal. Maka pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlayar sangat penting dan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran baik aturan Nasional maupun aturan Internasional.

Pada saat kapal dalam pelayaran dari suatu tempat ke tempat lain, olah geraknya dikendalikan dari anjungan dan pengontrolan dilakukan di anjungan serta kamar mesin oleh Perwira dan kru yang sedang bertugas disana. serta harus ditunjang dengan pemanfaatan sumber daya manusia yang tersedia dan peralatan yang ada di anjungan, dimana seluruh personil yang sedang terlibat dengan kegiatan, merupakan satu kelompok kerjasama yang baik.

Adapun pengaturan jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan saat melaksanakan dinas jaga adalah sebagai berikut :

1. Tetap bertugas di anjungan dalam keadaan bagaimanapun dan tidak boleh meninggalkannya sampai ada pengganti
2. Perwira jaga harus menggunakan semua peralatan navigasi seefektif mungkin
3. Tugas-tugas harus diatur sedemikian rupa dan Perwira jaga serta kru lainnya harus cukup beristirahat agar tidak mengganggu tugasnya.

Adanya sedikit kendala yang dirasakan oleh para Mualim yaitu perwira jaga meninggalkan kewajiban tugas jaganya dan dilimpahkan kepada perwira lainnya, dimana kondisi dan situasi diatas kapal akan mampu mempengaruhi kenyamanan dalam menjalankan tugas serta apabila hal ini terus-menerus berlanjut, maka akan dapat mempengaruhi kinerja mereka terhadap pekerjaan serta mengancam hubungan kerjasama diantara para mualim yaitu adanya penyimpangan prosedur pelaksanaan dinas jaga di atas kapal yang tidak sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan, seperti tidak

menggunakan peralatan navigasi semaksimal mungkin, tidak bertanggung jawab atau lalai dalam melaksanakan tugas jaga, tidak menjaga kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi kesehatan yang menyebabkan ngantuk saat jaga. Penyimpangan prosedur tersebut sangat mempengaruhi konsentrasi kerja mereka. Hal ini menyebabkan tingkat produktifitas kerja yang menurun dan nantinya berakibat buruk bagi kelangsungan kerja di kapal.

Mengingat pentingnya mengetahui bahkan diharapkan dapat mengatasi masalah tersebut, maka penulis tertarik untuk mengambil judul yang berkaitan dengan masalah tersebut, yaitu:

” ANALISIS DINAS JAGA SESUAI DENGAN STCW '95 DI MV.
SAWU SEA “

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka penulis mengambil perumusan masalah sebagai berikut :Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV.SAWU SEA

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penulis mengajukan Proposal ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana mengoptimalkan pelaksanaan Dinas Jaga diatas kapal.
2. Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan saat bernavigasi di kapal.

D. MANFAAT PENELITIAN

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan Proposal ini, penulis berharap beberapa manfaat yang dapat dicapai, antara lain:

1. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan dalam memperbaiki pelaksanaan dinas jaga yang kurang sesuai dengan prosedur yang ada di atas kapal, sehingga pada akhirnya akan tercipta suasana kinerja yang memuaskan.
2. Dapat menambah informasi awak kapal mengenai pentingnya pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan prosedur dan pengaturan yang ada agar tercipta suasana kerja yang kondusif sehingga pada akhirnya dapat meningkatkan kinerja semua awak kapal.
3. Sebagai sumbangan bagi para pembaca baik secara langsung maupun tidak langsung, sehingga pada akhirnya dapat dimanfaatkan dalam peningkatan dinas jaga
4. Menambah pengetahuan bagi penulis maupun pembaca tentang kegiatan dinas jaga .

E. HIPOTESA

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, maka hipotesis yang dapat saya ambil adalah:

Diduga pelaksanaan dinas jaga di MV.Sawu sea belum sepenuhnya dilaksanakan sesuai dengan STCW '95.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pengertian Dinas Jaga

Menurut Maritime world, Dinas adalah Semua orang yg ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yg melaksanakan suatu tugas/ sebagai bawahan yang ambil bagian dalam suatu tugas dinas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24.

Dari artikel sebuah blog, dinas jaga ialah pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu sedang berlayar maupun kapal sandar dipelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas jaga meliputi dinas harian dan dinas jaga.

Adapun dinas jaga dibagi menjadi dinas jaga pelabuhan, dinas jaga berlabuh / anchorage dan dinas jaga bernavigasi / laut, namun yang akan saya bahas adalah dinas jaga bernavigasi dikapal

Sehingga dari definisi diatas sebagai penulis saya mengartikan dinas jaga sebagai suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.

Maksud dan tujuan dilaksanakannya dinas jaga adalah :

- a. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang dan lingkungannya.
- b. Melaksanakan / mentaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (Nasional / Internasional).
- c. Melaksanakan perintah / instruksi dari perusahaan maupun nakhoda (tertulis lisan) atau Standing order/Bridge order.

2. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga

Menurut Maritime World, Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah:

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

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

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

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

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

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

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

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

- i. Ketentuan-ketentuan yang dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau masuk akal tidak akan diterapkan di dalam section A-VIII/1 secara khusus, tidak boleh diartikan bahwa jam-jam kerja yang selebihnya dapat dicurahkan pada tugas jaga atau tugas-tugas lain.
 - ii. Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan faktor-faktor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.
 - iii. Ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.
- d) Pemerintah-pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang terkait.
- e) Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah-pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

3. Bahaya Tubrukan

Menurut Capt. Agus Hadi Purwantomo (2004:3), tubrukan adalah suatu keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya tubrukan kapal dengan kapal, kapal dengan dermaga, ataupun

kapal dengan benda terapung lainnya yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan.

Penyebab utama timbulnya suatu keadaan darurat di atas kapal yaitu:

- a. Kesalahan manusia
- b. Kesalahan peralatan
- c. Kesalahan prosedur
- d. Pelanggaran terhadap aturan
- e. Eksternal action
- f. Kehendak Tuhan Yang Maha Kuasa

4. Langkah Langkah Untuk Mengurangi Resiko Bahaya Tubrukan

Langkah-langkah utama dalam meminimalisir resiko Bahaya Tubrukan yang terjadi di atas kapal adalah:

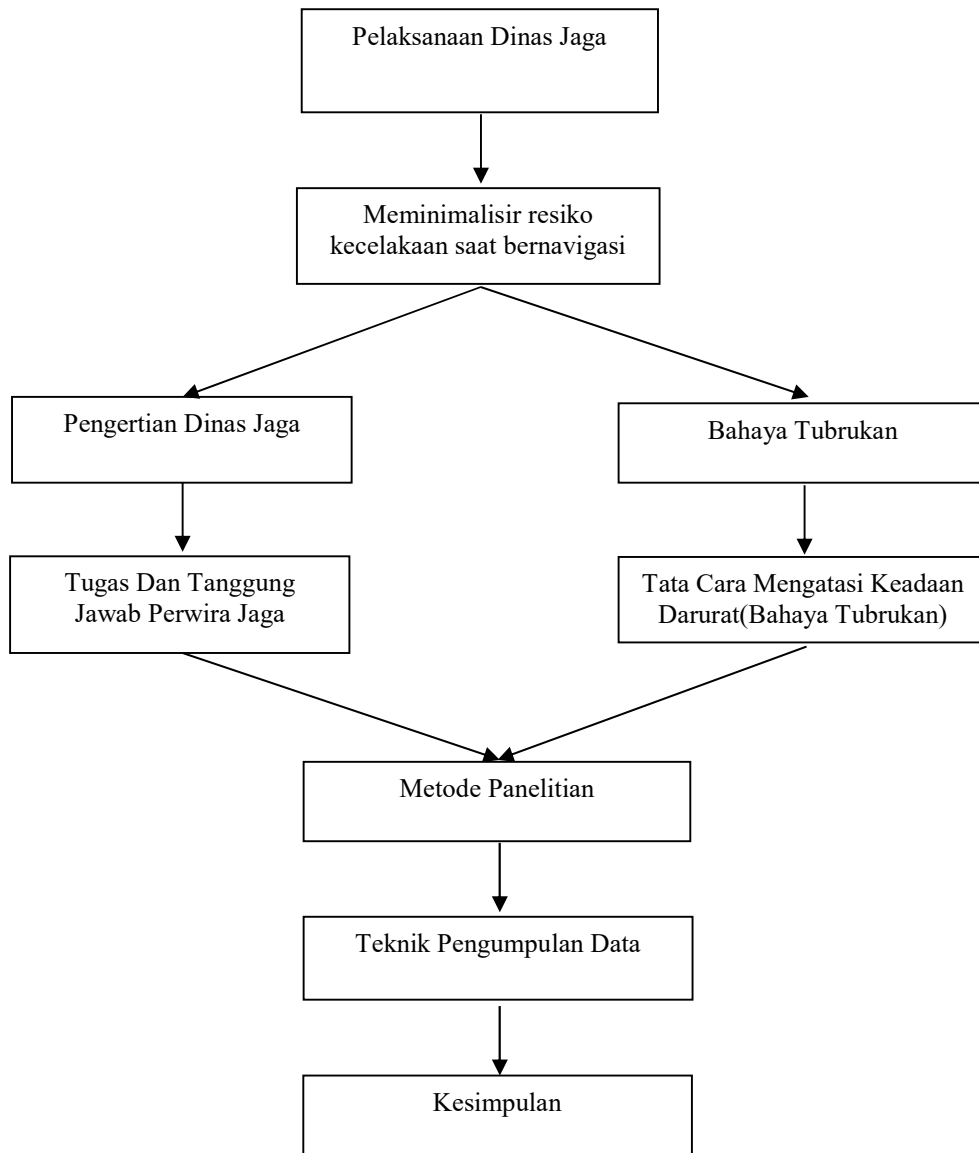
- a. Pendataan
Yaitu mendata kerusakan-kerusakan yang terjadi, keadaan stabilitas kapal, keadaan muatan, tingkat membahayakan kapal-kapal di sekitarnya/dermaga didekatnya, keadaan lingkungan dan lain-lain, sehingga kita dapat menentukan sejauh manakah keadaan darurat itu akan membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan.
- b. Menetapkan/mempersiapkan peralatan yang cocok untuk dipakai mengatasi keadaan darurat yang sedang terjadi beserta para personilnya.
- c. Melaksanakan tata cara kerja khusus dalam keadaan darurat yang telah ditetapkan, yaitu melaksanakan Ship-board Emergency Contingency Plan yang ada diatas kapal.

Tujuan dari dinas jaga adalah untuk meminimalkan resiko bahaya tubrukan, kandas atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak.

Namun untuk memenuhi tuntutan dari kegiatan dinas jaga tersebut tidaklah mudah. Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, terjadi hal-hal yang tidak seharusnya terjadi, seperti tubrukan dan kandas yang disebabkan oleh pelaksanaan dinas jaga yang kurang optimal dan tidak sesuai dengan prosedur di atas kapal yang dilakukan oleh perwira maupun anak buah kapal.

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan dengan maksimal di atas kapal adalah relatif, karena sulit untuk menentukan suatu pekerjaan dapat dilakukan dengan maksimal. Hal itu dipengaruhi oleh pandangan masing-masing individu yang menentukan penilaian terhadap pekerjaan tersebut dilakukan dengan maksimal atau tidak. Hal ini juga tidak terlepas dari pengaruh peralatan navigasi di atas kapal yang masih menggunakan sistem operasi manual sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga.

B. KERANGKA PIKIR



BAB III

METODE PENELITIAN

A. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis didalam menyampaikan masalah adalah deskriptif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Adapun yang dimaksud dengan deskriptif menurut Moleong (2002:6) adalah data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar dan bukan angka-angka. Laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan, data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, foto, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya. Jadi metode deskriptif adalah tulisan yang berisi pemaparan, uraian dan penjelasan tentang suatu objek sebagaimana adanya pada waktu tertentu dan tidak mengambil kesimpulan yang berlaku secara umum. Oleh karena itu di dalam pembahasan nanti penulis berusaha untuk memaparkan hasil dari semua studi dan penelitian yang diperoleh, baik itu secara langsung dari pengalaman penulis selama melaksanakan praktek di laut , juga penelitian dari literatur buku-buku dan juga dari artikel-artikel dari situs online.

B. TEMPAT DAN WAKTU PENELITIAN

Dalam pelaksanaan penelitian, penulis melaksanakan penelitian selama melakukan praktek laut di atas kapal mulai tanggal 20 mei 2019 sampai 28 juni 2020 di MV. Sawu Sea yang merupakan salah satu kapal milik perusahaan PT. AMAS ISCINDO UTAMA.

C. DEFINISI OPERASIONAL VARIABEL

Variable dalam penelitian ini dibedakan dalam dua kategori utama, yaitu variable bebas (independen).dan terkait (dependen), Variable bebas adalah variable perlakuan atau sengaja dimanipulasi untuk mengetahui intensitas atau pengaruhnya terhadap variable terkait. Variable terkait adalah variable yang timbul akibat variable bebas, oleh sebab itu variable terkait menjadi indicator keberhasilan variable bebas ketika melakukan penelitian di kapal. Jumlah penelitian tergantung kepada luas dan sempitnya penelitian yang di lakukan. Dalam penelitian ini terdapat dua variable yaitu:

a) prosedur, peralatan dan personil yang ada di atas kapal.
Sebagai variable bebas (Independen).

b) pemahaman tentang upaya pelaksanaan tugas jaga dikapal guna terlaksananya tugas jaga di laut yang baik sebagai variable terkait (Dependen).

D. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Dalam penyusunan Proposal ini, penulis menggunakan metode yang dapat menggambarkan tentang permasalahan yang dihadapi untuk menunjang pengoperasian kerja di Mv. Sawu Sea. Adapun pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut.

1. Riset Lapangan

Teknik pengumpulan data dengan mengadakan pengamatan secara langsung ke objek penelitian yaitu Nakhoda , Perwira Jaga dan ABK selama melaksanakan prala (Praktek laut) selama 12 bulan di atas kapal sehingga data-data yang dikumpulkan benar-benar sesuai kenyataan yang ada pada saat penelitian

berlangsung. Dengan demikian akan diadakan data yang diyakini kebenarannya.

Riset ini dilakukan dengan 2 cara, yaitu :

a. Metode Observasi

Menurut S. Margono (2001 : 158) , observasi dapat diartikan sebagai pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala yang tampak pada objek penelitian di lapangan dan dilakukan langsung. Sehingga dengan metode ini penulis mengetahui keadaan yang sebenarnya di lapangan tentang apa yang akan di bahas.

Observasi digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data secara langsung mengenai gejala-gejala tertentu dengan melakukan pengamatan serta mencatat data yang berkaitan dengan pokok masalah yang diteliti. Observasi yang penulis lakukan adalah dengan mengadakan pengamatan secara langsung disaat akan melaksanakan praktek laut nantinya. Metode Wawancara

Menurut Moleong (2002 : 135) , wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara atau interviewer yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai atau interviewee yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Wawancara menghendaki adanya komunikasi langsung antara penulis dengan sasaran penelitian yaitu dengan kru kapal yang melaksanakan dinas jaga saat bernavigasi. selama melaksanakan prala (Proyek laut) .

Pertanyaan ke-1:

Kenapa penerapan jam kerja diatas kapal harus sesuai dengan STCW ?

Jawaban:

Karena di dalam STCW telah diatur bagaimana penerapan jam kerja diatas kapal sehingga tidak terjadi penyelewengan dalam penerapan jam kerja

Pertanyaan ke-2:

Bagaimana pengaruh dari penerapan STCW diatas kapal?

Jawaban:

Pengaruhnya sangat banyak, salah satunya pada dinas jaga di waktu malam yakni pada jam 00.00-04.00, dimana pada jam tersebut sangat dibutuhkan konsentrasi yang tinggi.

2 Riset Kepustakaan

Menurut Kartini Kartono (1996:33) bahwa studi pustaka bertujuan untuk mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan macam-macam material yang terdapat di ruangan perpustakaan misal berupa buku-buku, majalah, naskah-naskah, catatan, dokumen-dokumen dan lain-lain.

Merupakan metode pengumpulan berbagai informasi dan referensi lain yang dilakukan di dalam perpustakaan dengan cara merangkum dan mencatat serta mempelajari buku-buku yang disediakan oleh perpustakaan serta sumber referensi lain yang dinilai relevan dengan masalah yang diteliti.

E. ANALISIS DATA

Menurut Moleong (2002:103) konsep dasar dalam analisis data akan mempersoalkan pengertian, waktu pelaksanaan, maksud dan tujuan, serta kedudukan analisis data. Analisis data, menurut Patton (1980:268) adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar. Ia membedakannya dengan penafsiran, yaitu memberikan arti yang signifikan terhadap analisis, menjelaskan pola uraian, dan mencari hubungan di antara dimensi-dimensi uraian.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan secara observasi adalah dengan metode deskriptif yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang sebenarnya terjadi di lapangan, untuk kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut. Setelah penulis melakukan pengamatan di atas kapal selama melaksanakan praktek laut tentang pelaksanaan prosedur dinas jaga beserta pengaturan jam istirahat.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM MENGENAI OBYEK YANG DITELITI

Sesuai dengan judul yang diangkat yakni “Optimalisasi dinas jaga untuk mengurangi resiko kecelakaan saat bernavigasi di MV. SAWU SEA”, maka sebagai deskripsi data yang akan dianalisis pertama - tama penulis akan menguraikan secara mendetail tentang keadaan yang sesungguhnya yang terjadi di MV. SAWU SEA sehingga dengan deskripsi ini penulis mengharapkan agar pembaca mampu dan bisa melihat serta merasakan juga tentang semua yang terjadi dan yang penulis alami selama 1 tahun 1 bulan 11 hari praktek berlayar di MV. SAWU SEA.

SHIP'S PARTICULARS

SHIP'S NAME	MV. SAWU SEA
PREVIOUS NAME	TEAM PATNER
OFFICIAL No.	2009 Pst No. 5943 / L
IMO No.	9351373
TYPE OF VESSEL OWNER	Multi Purpose Carrier – Container Amas Iscindo Utama Gedung Artha Graha Suite23 Jl. Jendral Sudirman Kav.52-53 Jakarta Pusat - Indonesia.
MANAGER	WALLEM SHIPMANAGEMENT LIMITED 9/F Dorset House, Taikoo Place, 979 King's Road, Quarry Bay, Hong Kong
BUILDERS	Daehan Shipbuilding Co. Ltd -

Date Of Delivery	Daehan S. Korea 30 May 2008
Port Of Registry	JAKARTA
Flag	INDONESIA
Class	BKI - INDONESIA ABS
Main Engine Details	Type : MAK 6 M 43 C / Engine Number : 281 304 306 Out Put : 6000KW / 8154HP
Aux. Engine Details	Type AE No. 1 : STX 6NSD G360 Type AE No. 1 : STX 6NSD G360 Type AE No. 1 : STX 6NSD G360
No. of Holds/Hatch/Decks	2 CARGO HOLDS
Cargo Capacity/No. of Cars	Total : 14237.8 cbm
PRINCIPAL DIMENSIONS	
L.O.A.	129.50 Mtrs
L.B.P.	120.60 Mtrs
Moulded Breadth	19.0 Mtrs
Moulded Depth	11.65 Mtrs / Mtrs
Height above Keel	50.0 Mtrs
Air draft	37.60 Mtrs
TONNAGES	
Gross	8472 MT
Net	4223 MT

B. HASIL PENELITIAN

1.Prinsip umum tugas jaga

a. Prinsip – prinsip umum tugas jaga navigasi :

- 1) Pengaturan tugas jaga navigasi oleh Nakhoda.
- 2) Di bawah pengarahan dan bimbingan Nakhoda, para perwira melaksanakan tugas jaga navigasi dan ikut bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran selama tugas jaga, khususnya tubrukan dan kandas.

b. Pengaturan tugas jaga di laut :

Menentukan komposisi petugas jaga termasuk bawahan yang ikut serta beberapa faktor harus menjadi pertimbangan :

- 1) Anjungan tidak boleh ditinggalkan dalam keadaan kosong.
- 2) Keadaan cuaca, jarak tampak siang maupun malam.
- 3) Penggunaan dan kondisi operasional peralatan navigasi.
- 4) Apakah dilengkapi kemudi otomatis.
- 5) Kamar mesin yang tidak di jaga (*Unmanned*)
- 6) Keadaan khusus yang tidak mungkin terjadi, sehubungan dengan operasional kapal yang tidak sebagaimana biasanya.

c. Tugas jaga di laut :

Pertukaran jaga yang dilakukan dengan menyerahtherimakan 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 Nakhoda, membiasakan diri dengan situasi yang ada. Mualim yang diganti menyerahkan jaganya dengan memberikan informasi yang diperlukan seperti posisi terakhir, cuaca, kapal lain dan hal-hal yang dianggap perlu. Sebagai catatan, mualim jaga setelah selesai jaganya diwajibkan meronda kapal terutama pada malam hari, misalnya memeriksa peranginan palka, kran-kran air, cerobong asap, lashing muatan dan lain-lain.

d. Penyebab kecelakaan :

Dessler (1998:303) merangkum berbagai pendekatan dalam menentukan penyebab terjadinya kecelakaan. Ia mengemukakan tiga kondisi yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan di tempat kerja, yaitu :

- 1) Kondisi tidak aman (Unsafe condition).
- 2) Tindakan yang tidak aman yang tidak memenuhi keselamatan (Unsafe Human Acts).
- 3) Kejadian yang bersifat kebetulan.

2. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi

a. Perwira Tugas Jaga Navigasi Harus Selalu Mematuhi SOLAS 1974:

- 1) Mempertimbangkan untuk menempatkan seseorang untuk mengganti kemudi otomatis dengan kemudi tangan dalam saat yang tepat untuk mencegah bahaya yang akan timbul.
- 2) Pada waktu menggunakan kemudi otomatis tidak boleh membiarkan situasi berkembang sampai pada tingkat berbahaya sedang bantuan tidak dapat segera datang keanjungan.
- 3) Menyadari bahwa perum gema adalah alat yang sangat penting untuk navigasi.

b. Tugas Jaga Menghadapi Bahaya Tubrukan:

- 1) Perwira jaga harus menguasai dan memahami Peraturan Internasional untuk mencegah tubrukan di laut (COLREG) 1972.
- 2) Perwira jaga harus bertanggung jawab terhadap pelaksanaan semua aturan dalam COLREG 1972, (aturan 2).
- 3) Perwira jaga harus melaksanakan pengamatan (look out) keliling yang layak (aturan 5).
- 4) Perwira jaga harus menggerakkan kapal dengan kecepatan aman (aturan 6).
- 5) Perwira jaga harus mengantisipasi dan mendeteksi adanya bahaya tubrukan serta mengambil tindakan dengan tepat untuk menghindari bahaya tubrukan.

c. Hal-hal yang perlu diperhatikan pada saat serah terima jaga:

- 1) Tidak menyerahkan tugas jaga kepada orang yang tidak mampu / sakit dll, dalam hal ini memberitahu Nakhoda.
- 2) Perwira pengganti harus yakin bahwa anggotanya benar-benar siap / mampu melaksanakan tugas jaga dengan baik.
- 3) Semua petugas pengganti jaga telah menyesuaikan diri dengan kegelapan(malam hari), apabila belum tidak boleh mengambil alih tugas jaga.
- 4) Perwira pengganti telah yakin tentang berbagai hal yang harus diketahui:
 - a) Perintah-perintah umum dan perintah khusus dari Nakhoda berkaitan dengan navigasi kapal.

- b) Posisi, haluan, kecepatan dan draft kapal.
- c) Arus, cuaca, jarak tampak dan pengaruh terhadap haluan serta kecepatan.
- d) Prosedur menggunakan mesin induk, jika sistem yang digunakan adalah *bridge control* untuk olah gerak.

3.Penerapan Prosedur Dinas Jaga

Di kapal prosedur dinas jaga yang telah digariskan diaturan internasional yaitu *STCW'95* terdapat sedikit penyimpangan didalam pelaksanaannya. Adanya beberapa penyimpangan itulah yang akan segera penulis ungkap dalam bab kali ini. Penulis akan menceritakan keadaan dan kejadian yang sesungguhnya yang telah terjadi diatas kapal tempat penulis melaksanakan praktek layar, yaitu MV. Sawu Sea

a. Pelaksanaan Jam Jaga di Kapal

Pengaturan jam jaga di kapal diatur oleh Nahkoda sebagai pemegang komando tertinggi di kapal. Namun sebagai pelaksana hariannya ditunjuk Mualim I untuk mengatur jam jaga baik itu jam jaga navigasi, saat kapal berlabuh jangkar maupun saat kapal di pelabuhan. Dalam tiap- tiap jaga navigasi, saat kapal berlabuh maupun saat kapal sandar di pelabuhan, Mualim I telah membuat suatu kelompok / grup jaga yang terdiri dari satu orang Perwira dan satu orang Juru Mudi, ditambah satu orang lagi Kadet Dek yang ditempatkan secara bergantian sesuai keadaan yang terjadi.

b. Jaga Laut (Jaga Navigasi)

Adapun susunan dari daftar jaga navigasi di kapal adalah sebagai berikut :

TABEL PEMBAGIAN TUGAS JAGA NAVIGASI

NO	JABATAN	WAKTU JAGA	KETERANGAN
1	Mualim II	00.00-04.00	Jaga larut malam (dog watch)
2	Mualim I	04.00-08.00	Jaga dini hari (morning watch)
3	Mualim III	08.00-12.00	Jaga pagi hari (forenoon watch)
4	Mualim II	12.00-16.00	Jaga siang hari (afternoon watch)
5	Mualim I	16.00-20.00	Jaga sore hari (evening watch)
6	Mualim III	20.00-24.00	Jaga malam hari (night watch)

Tabel 4.1

Sumber Data : Pengaturan dinas jaga di MV.Sawu Sea

Sementara itu, karena di kapal telah terdapat 3 orang Juru Mudi maka tiap satu orang perwira melaksanakan dinas jaga navigasi dibantu oleh satu orang Juru Mudi. Dan karena di kapal hanya mempunyai 1 orang kadet dek, Mualim satu bersama kadet dek untuk ikut serta dalam penjagaan (jaga navigasi) bersama perwira yang jadwalnya sebelumnya juga telah dibuat oleh Mualim I. Karena di kapal cuma terdapat 1 orang kadet dek, maka untuk dua orang perwira jaga tidak dibantu oleh kehadiran kadet di anjungan. Oleh karena itulah, Mualim I telah membuat jadwal jaga agar

dalam jangka waktu satu tahun kedepan, kadet tersebut dapat merasakan jaga di empat jam jaga navigasi secara bergantian.

Adapun jadwal yang telah dibuat oleh Mualim I di kapal adalah sebagai berikut :

Waktu Jaga	Tim Jaga	Jabatan
04.00-08.00	Mualim I	Pemimpin Regu
16.00-20.00	JuruMudi I Kadet Deck	Pembantu 1 Pembantu 2
00.00-04.00	Mualim II	Pemimpin Regu
12.00-16.00	Juru Mudi II	Pembantu 1
08.00-12.00	Mualim III	Pemimpin Regu
20.00-24.00	Juru Mudi III	Pembantu 1

Tabel 4.2

Sumber Data : Jabatan dinas jaga di MV.Sawu Sea

Untuk pengaturan penempatan kadet, diatur sedemikian rupa hingga 4 (empat) bulan lamanya kadet jaga navigasi bersama Mualim I. Untuk bulan kelima hingga bulan kedelapan Kadet jaga navigasi bersama Mualim II dan untuk bulan kesembilan hingga kadet turun kapal jam jaga bersama Mualim III

Sementara untuk jam jaga Juru Mudi mendapat jatah sesuai daftar jaga tersebut selama jangka waktu 1 (satu) bulan, setelah itu dapat bergantian jaga ke jam jaga di atasnya. Juru Mudi I pindah ke jam jaga pagi dan malam hari bersama- sama Mualim III, Juru Mudi II pindah ke jam jaga dini hari dan sore hari bersama Mualim I, dan untuk Juru Mudi III pindah jam jaga ke jam jaga larut malam dan

siang hari bersama Mualim II. Dan Juru Mudi IV ikut kerja harian bersama Bosun

c. Pelaksanaan Jam Kerja di Kapal

Mualim I juga berwenang mengatur sistem kerja diatas kapal, baik itu kerja saat kapal di laut, saat kapal berlabuh hingga saat kapal berada di palabuhan untuk melaksanakan muat bongkar. Disini Mualim I memberikan beberapa aturan yang dirasakan sangat ketat dalam menerapkan sistem kerja di kapal. Sistem kerja tersebut sangatlah menyengsarakan sebagian ABK dek didalam melaksanakan suatu pekerjaan di kapal. Menurut informasi dari salah satu seorang sumber, bahwa Mualim I ini menerapkan sistem kerja yang dilakukan sesering mungkin untuk mendapatkan hasil yang memuaskan. Tentunya memuaskan bagi dirinya dimata perusahaan. Di hadapan perusahaan, Mualim I ingin menunjukkan hasil pekerjaan mereka dengan bangga dan dengan senang hati. Sepertinya ada maksud- maksud tertentu yang diinginkan oleh Mualim I tersebut. "Dia ingin mendapatkan banyak pujian dan penghargaan dari bos (perusahaan)", kata salah satu sumber tadi menyebutkan. Dalam hal ini Mualim I tidak memandang dari segi kemanusiaan jika sistem kerja yang mengikat kebebasan dan menyengsarakan orang lain tetap diterapkan diatas kapal.

Selama penulis melihat perkembangan yang terjadi di atas kapal, banyak diantara para pekerja (ABK) merasa mengeluh atas sikap

arogan Mualim I tersebut didalam mengatur dan membuat suatu sistem kerja di kapal.

Berikut jam- jam kerja yang diatur oleh Mualim I :

No	Jam Kerja	Kegiatan
1	08.30-10.00	Kerja dek pagi
2	10.00-10.30	Coffee time (istirahat)
3	10.30-12.00	Kerja dek pagi, lanjutan
4	12.00-13.00	Istirahat, makan siang
5	13.00-15.00	Istirahat
6	15.00-15.30	Coffee time (istirahat)
7	15.30-16.00	Persiapan jaga

Tabel 4.3

Sumber Data : Pengaturan kerja harian (mualim I) di MV.Sawu Sea

Melihat susunan jam - jam kerja diatas, banyak dari ABK dek yang merasa keberatan dengan pengaturan dan penerapan jam kerja seperti itu. Banyak diantara mereka yang berusaha membandingkan program kerja di kapal dengan program dan jadwal kerja di kapal yang lain. Menurut informasi yang didapat, program atau jadwal kerja di kapal lain tidaklah mengikat dan menyengsarakan seperti yang terjadi di kapal mereka sendiri saat

ini. Mereka melihat dari segi waktu lamanya jam kerja yang harus dilakukan di kapal mereka jauh lebih lama dengan jam kerja dikapal lainnya. Melihat jadwal kerja dikapal seperti yang telah diterapkan oleh Muallim I diatas, masing-masing ABK harus melaksanakan pekerjaan di kapal selama 8 jam tiap harinya kecuali hari sabtu dan minggu. Dari sinilah mereka menilai bahwa di kapal mereka bekerja kurang memperhatikan kesejahteraan para ABK khususnya bagian dek didalam melaksanakan pekerjaan diatas kapal.

Penulis menyimpulkan bahwa pengaturan jam kerja yang telah diterapkan oleh Muallim I diatas tidaklah memandang serta memperhitungkan mengenai jam istirahatnya.

Seperti yang telah diatur dalam *Chapter VIII STCW 1995 section A-VIII/1* dalam butir 1 dan 2 Ditambahkan, bahwa jika suatu pekerjaan dilakukan dalam jangka waktu yang terlalu lama menurutnya akan sangat membuat para pekerja merasa bosan dan cepat merasa letih dan capek.

Akibatnya produktifitas para pekerja terhadap suatu pekerjaan yang harus ia kerjakan akan sangat terganggu pula. Dalam arti kata, hasil yang didapatkan tidak sebanding dengan lamanya waktu yang telah ia tempuh untuk menyelesaikan suatu pekerjaan.

Dari kaca pikiran penulis, bahwa disini Muallim I bewlum menerapkan apa yang sebetulnya diterapkan kepada para

pekerjanya (ABK dek). Dia memiliki banyak target yang harus dipnuh menganggap apa yang telah ia terapkan di atas kapal tersebut sudah sesuai dengan permintaan dan target yang diharapkan dari perusahaan. Dia lupa bahwa standart kerjanya itulah yang nantinya akan dapat menyengsarakan para ABK, dan lambat laun akan sangat mempengaruhi produktifitas pekerjaan di atas kapal. Akhirnya didapatkan suatu hasil yang kurang maksimal dari target telah digariskan sebelumnya. Hal ini dikarenakan situasi kerja di kapal tidaklah berpihak pada masing-masing ABK sebagai pekerja di kapal, dan tentunya dapat menurunkan tingkat produktifitas pekerjaan di kapal. Alhasil, kembali lagi ke kapal dan perusahaan sendiri yang terkena imbasnya.

d. Pelaksanaan Jam Istirahat di Kapal

Jam- jam istirahat di kapal selama penulis melaksanakan praktek layar, telah mengalami berbagai macam persoalan yang akan dapat menimbulkan banyak persoalan baru yang muncul. Dari pengalaman penulis, penulis mendapati adanya suatu penyimpangan dari penerapan peraturan internasional *Chapter VIII STCW 1995 section A-VIII/1* .

Misalkan pada jam 02.30 seorang Mualim III yang telah menyelesaikan tugas jaga di anjungan pada jam 20.00 hingga 24.00 dan pada saat itu merupakan waktu istirahat baginya, namun saat itu kapal akan melakukan olah gerak untuk berlabuh

jangkar di sekitar pelabuhan. Mualim III tersebut haruslah mengikuti kegiatan olah gerak tersebut karena kapal dalam kondisi operasional yang mendesak. Mualim III saat itu kebetulan ditugaskan untuk memimpin "Regu Haluan" didalam menyiapkan jangkar untuk merencanakan berlabuhnya kapal. Hal ini haruslah disadari oleh tiap anggota regu di kapal yang saat itu sedang melaksanakan olah gerak bahwa keikutsertaan mereka sangatlah diperlukan demi kelancaran dan kesuksesan tiap kegiatan operasional diatas kapal.

Tiap- tiap anggota regu di kapal yang ikut serta dalam kegiatan olah gerak, haruslah loyal terhadap pekerjaan yang harus dihadapi di atas kapal seperti kegiatan operasional tersebut. Mereka harus telah merasa terbiasa terhadap kegiatan- kegiatan di kapal yang sangatlah menguras perhatian dan tenaga mereka. Dan juga mereka haruslah siap dalam menghadapi kapan dan dimanapun kegiatan operasional semacam ini terjadi di atas kapal.

Adapun jam- jam istirahat di kapal juga sudah diatur oleh Mualim I, dan disinilah terjadi kesimpangsiuran terhadap penerapan Prosedur Dinas Jaga yang telah diatur sebelumnya didalam *STCW'95* tersebut.

Berikut inilah jadwal istirahat yang telah diterapkan oleh Mualim I di kapal.

	Waktu	Kegiatan	Periode Istirahat
Mualim I Dan Regu jaganya	04.00-08.00	Jaga dini hari (morning watch)	9 jam
	08.30-12.00	Kerja harian	
	13.00-15.30	Istirahat (2 jam 30 menit)	
	16.00-20.00	Jaga sore (evening watch)	
	20.30-03.15	Istirahat (6 jam 45 menit)	
Mualim II dan Regu jaganya	00.00-04.00	Jaga larut malam (dog watch)	8 jam 15 menit
	04.30-07.00	Istirahat (2 jam 30 menit)	
	07.30-11.00	Kerja harian	
	12.00-16.00	Jaga siang hari (afternoon watch)	
	16.15-17.00	Istirahat (5 jam 45 menit)	
Mualim III Dan Regu Jaganya	08.00-12.00	Jaga pagi (forenoon watch)	8 jam 45 menit
	13.00-17.00	Kerja harian	
	17.15-19.15	Istirahat (2 jam)	
	20.00-24.00	Jaga malam hari (night watch)	
	00.30-07.15	Istirahat (6 jam 45 menit)	

Tabel 4.4

Sumber Data : Pengaturan rest hour di MV.Sawu Sea

Melihat susunan jam- jam istirahat diatas, penulis mendapatkan adanya suatu penyimpangan terhadap penerapan peraturan didalam STCW'95 tentang aturan jam istirahat bagi awak kapal yang telah melaksanakan dinas jaga dikapal. Dari pengamatan penulis, melihat susunan jam istirahat diatas, bahwa pada jam istirahat yang dialami Mualim II dan regu jaganya yang ikut bertugas jaga pada jam jaga larut malam, setelah itu mereka hanya mendapat jatah istirahat 3 jam saja untuk kemudian mereka langsung diwajibkan mengikuti jam kerja

harian pagi hari dari jam 07.30 hingga 11.00, padahal saat itu mereka baru saja melaksanakan jam jaga pada waktu- waktu rawan pengawasan yaitu jam larut malam mulai jam 00.00 hingga jam 04.00 yang sangatlah menyita perhatian dan pengawasan bagi para petugas jaganya saat itu.

Dengan demikian, waktu istirahat yang telah diterapkan oleh Mualim I sesuai daftar diatas tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan dalam **Chapter VIII STCW 1995 section A-VIII/1**. Mualim I tidaklah memandang bahwa jam istirahat para pekerjanya yang sesuai adalah 10 jam tiap harinya. Dari daftar diatas lamanya periode istirahat kurang dari 10 jam tiap harinya. Itupun dari 10 jam tersebut dibagi menjadi 2 periode istirahat yang salah satunya harus mencukupi 6 jam istirahat. Dilihat dari susunan jaga yang telah diterapkan oleh Mualim I, hal yang paling mencolok tentang penyimpangan dari prosedur jaga dan istirahat adalah lama waktu istirahat bagi Mualim II dan regu jaganya. Total waktu istirahat yang diterima oleh Mualim II dan regu jaganya hanya mendapatkan waktu 8 jam 15 menit saja. Itupun dari 2 periode istirahatnya, salah satunya tidak cukup dari 6 jam. Padahal **STCW'95** telah mengatur jam istirahat di kapal selama 10 jam dengan pembagian 2 periode istirahat yang salah satu periodenya tidak kurang dari 6 jam. Hal inilah yang sangat dikeluhkan oleh Mualim II serta anggota regu jaga yang saat itu mendampinginya. Mereka merasa dirugikan oleh pengaturan jam istirahat tersebut.

Menurut pengalaman penulis yang kebetulan saat itu ikut serta didalam dinas jaga larut malam bersama Mualim II tersebut, bahwa saat melaksanakan tugas jaga pada waktu jam- jam istirahat malam tersebut sangatlah menyita perhatian dan sangatlah menguras banyak tenaga untuk dapat melaksanakan tugas jaga dengan sebaik- baiknya. Sesuai dengan *aturan 5 Colreg '72* bahwa petugas jaga "senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dan dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi". Mengacu aturan tersebut diatas, bahwa para petugas jaga saat kapanpun mereka melaksanakan tugas jaga laut haruslah melaksanakan *aturan 5 Colreg '72* tersebut. Mereka dituntut harus dapat mewaspadaai secara visual yaitu, pengamatan dengan mata telanjang serta dengan pendengaran yaitu telinga dan dengan cara lain untuk senantiasa tanggap terhadap setiap perubahan situasi selama mereka melaksanakan jaga laut dianjungan. Merekapun diberikan tanggung jawab moral terhadap keselamatan dan kenyamanan kapal beserta isi dan awaknya selama pelayaran di laut.

C. PEMBAHASAN MASALAH

Sesuai pengalaman penulis saat itu, penulis merasakan suatu keadaan letih yang sangat dirasakan yang nantinya akan mengganggu kebugaran dan kesehatan selama diatas kapal. Penulis menyadari bahwa usaha pelaksanaan tugas jaga beserta ketentuan mengenai jam istirahat di kapal yang telah diatur oleh Mualim I harus

dilaksanakan dengan sebaik- baiknya. Namun disaat penulis mengalami keadaan fisik yang luar biasa tersebut, saat itu yang timbul hanyalah suatu perasaan kelelahan yang dialami dan sangat mengganggu kegiatan dan pekerjaan selanjutnya di kapal yang tentu harus pula dikerjakan dengan sebaik- baiknya.

Hal tersebut sangat bertentangan dengan **Chapter VIII STCW 1995 section B-VIII/1**. Yang terjadi diatas kapal penulis yaitu, adanya pengalokasian waktu istirahat untuk kegiatan pekerjaan harian diatas kapal. Sebagai contoh Mualim II dan regu jaga yang mendampinginya, mereka yang telah bertugas sebagai petugas jaga navigasi pada pukul 00.00 s/d 04.00 (jaga Larut Malam), setelah itu mereka hanya memperoleh waktu istirahat selama 2,5 jam saja. Mereka harus segera bangun pada jam 07.00 untuk segera melaksanakan makan pagi dan kemudian harus mengikuti kerja harian dek di kapal. Pada saat itulah muncul ketidakadilan pembagian jam istirahat yang dirasakan oleh petugas jaga Larut Malam tersebut. Mereka merasakan kekurangan jam istirahat yang ternyata dapat menimbulkan keletihan fisik yang cukup signifikan. Terbukti dengan adanya perasaan kurang antusiasnya mereka terhadap pekerjaan diatas kapal. Mereka juga merasakan adanya penurunan produktifitas kerja atau loyalitas kerja yang cukup dirasakan akibatnya. Terlihat dengan adanya penurunan produktifitas awak kapal terhadap pekerjaan yang mereka hadapi dan harus dikerjakan diatas kapal.

Hal tersebut diatas terjadi karena sistem pengaturan jam istirahat yang sebenarnya telah diatur oleh Nahkoda ternyata diterapkan menyimpang oleh Mualim I dan pada akhirnya terdapat kesalahan penerapan oleh adanya beberapa faktor yang turut mempengaruhi didalamnya. Faktor- faktor apa saja yang telah mempengaruhi sehingga timbul adanya penyimpangan prosedur jaga dan pengaturan jam istirahat diatas kapal akan dijelaskan lebih lanjut dalam paragraf berikut ini.

Berdasarkan Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan Di Laut Th.1972 aturan 5 mengenai :

a. Pengamatan keliling / look out (aturan 5) P2TL

Setiap kapal harus selalu mengadakan pengamatan keliling yang layak dengan penglihatan dan pendengaran maupun mempergunakan semua peralatan yang tersedia dalam keadaan-keadaan dan kondisi-kondisi yang ada, sehingga dapat memperhitungkan benar-benar terhadap situasi dan bahaya tubrukan.

1) Pengamatan harus selalu dilaksanakan terutama untuk memenuhi aturan ini :

- a) Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dan dengan segala cara 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-orang di dalam keadaan marabahaya, kerangka kapal atau bahaya navigasi lainnya.
- 2) Petugas pengamat harus dapat sepenuhnya melaksanakan tugas tanpa dibebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas pengamatan.
- 3) Pemegang kemudi yang sedang bertugas tidak dapat ditugasi sebagai pengamat, kecuali untuk kapal kecil, dimana posisi kemudi tidak terhalang oleh bangunan kapal.
- 4) Perwira jaga dapat melakukan jaga sendiri di siang hari, apabila :
- a) Situasi yang ada telah diyakini dalam keadaan aman
 - b) Faktor-faktor yang relevan telah diperhitungkan, antara lain : keadaan cuaca, jarak tampak, kepadatan lalu lintas, bahaya-bahaya navigasi yang ada, bagan pemisah
 - c) Bantuan petugas jaga dapat segera diperoleh.

Setiap pengamat atau orang yang ditunjuk sebagai pengamat harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- 4) Bertanggung jawab terhadap tugasnya / disiplin.

- 5) Dapat dengan cepat membaca / mengantisipasi keadaan (situasi) atau perubahannya untuk melakukan tindakan yang cepat dan tepat demi keselamatan kapal (tanggap).
- 6) Mengerti dan dapat menempatkan diri terhadap keadaan serta kesulitan orang lain, saling membantu.
- 7) Sehat jasmani dan rohani.
- 8) Memiliki kemampuan dan pengetahuan sesuai tugas serta tanggung jawab
- 9) Tidak dibebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas jaga. Dengan kata lain “Kebiasaan / kecakapan Pelaut” yang baik.

b. Kecepatan aman (aturan 6) P2TL

Setiap kapal harus selalu bergerak dengan kecepatan aman, sehingga dapat mengambil tindakan yang layak dan efektif untuk menghadapi tubrukan serta dapat diberhentikan dengan jarak sesuai dengan kondisi dan keadaan yang ada.

Dalam menentukan kecepatan aman, faktor-faktor berikut harus diperhitungkan antara lain :

- 1) Oleh semua kapal
 - a) Keadaan penglihatan.
 - b) Kepadatan lalu lintas, termasuk pemusatan kapal-kapal ikan atau kapal-kapal lain.

- c) Kemampuan olah gerak, khususnya yang berhubungan dengan jarak henti dan kemampuan dalam berputar dalam kondisi yang ada.
 - d) Pada malam hari adanya cahaya latar belakang misalnya dari penerangan di darat atau dari pantulan penerangannya sendiri.
- 2) Sebagai tambahan, bagi kapal-kapal yang dilengkapi dengan radar yang bekerja dengan baik.
- a) Ciri-ciri, efisiensi dan keterbatasan pesawat radar.
 - b) Setiap pembatasan yang disebabkan oleh skala jarak yang dipergunakan.
 - c) Pengaruh keadaan laut, cuaca dan sumber interferensi lain pada deteksi radar.
 - d) Kemungkinan bahwa kapal-kapal kecil, es dan benda-benda terapung lainnya tidak dapat dideteksi oleh radar pada jarak yang cukup.
 - e) Jumlah, posisi dan pergerakan kapal-kapal yang dideteksi oleh radar.
 - f) Berbagai penilaian penglihatan yang lebih pasti yang mungkin di dapat bila radar digunakan untuk menentukan jarak kapal-kapal atau benda-benda lain disekitarnya.

c. Bahaya tubrukan (aturan 7) P2TL

- 1) Setiap kapal harus menggunakan semua peralatan yang tersedia sesuai dengan keadaan dan kondisi yang ada, untuk menentukan ada atau tidaknya bahaya tubrukan. Jika ada keragu-raguan, maka bahaya demikian itu harus dianggap ada.
 - 2) Pesawat radar harus digunakan secepat-cepatnya, jika ada dan dioperasikan dengan baik termasuk penelitian jarak jauh untuk mendapatkan peringatan awal dari bahaya tubrukan dan radar plotting atau pengamatan sistimatis yang serupa atau benda-benda yang dideteksi.
 - 3) Perkiraan-perkiraan tidak boleh dibuat atas dasar keterangan yang kurang sesuai, terutama yang berkenaan dengan keterangan radar.
 - 4) Dalam menentukan bahaya tubrukan diantaranya harus dipertimbangkan keadaan berikut ini :
 - a) Bahaya demikian harus dianggap ada, jika baringan pedoman kapal yang mendekat, tidak menunjukkan perubahan yang berarti.
 - b) Bahaya demikian itu kadang-kadang terjadi walaupun perubahan baringan nyata, terutama bilamana mendekati sebuah kapal yang sangat besar atau tundaan maupun bilamana mendekati suatu kapal pada jarak dekat.
- d. Tindakan untuk menghindari tubrukan (aturan 8) P2TL

- 1) Setiap tindakan yang diambil untuk menghindari tubrukan jika keadaan mengijinkan, harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup dengan mengingat kecakapan pelaut yang baik.
- 2) Setiap perubahan haluan dan/atau kecepatan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan, jika keadaan mengijinkan harus cukup besar sehingga segera jelas bagi kapal lain yang mengamatinya secara visual atau dengan radar, perubahan-perubahan kecil pada haluan dan/atau kecepatan secara beruntun harus dihindari.
- 3) Jika ruang gerak di laut cukup, perubahan haluan saja mungkin tindakan yang paling tepat untuk menghindari situasi yang terlalu dekat, dengan ketentuan perubahan itu dilakukan pada saat yang tepat, nyata dan tidak menimbulkan situasi terlalu dekat yang lain.
- 4) Tindakan yang diambil untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain harus sedemikian rupa, sehingga menghasilkan penglewatan pada jarak yang aman. Ketepatan tindakan harus diperiksa dengan seksama, sampai kapal lain dilewati dan bebas.
- 5) Untuk menghindari tubrukan atau untuk memberikan waktu yang lebih baik untuk menilai keadaan, jika perlu kapal mengurangi kecepatan atau menghilangkan laju sama sekali

dengan memberhentikan atau memundurkan alat penggeraknya.

1. Faktor-faktor penyebab timbulnya penyimpangan prosedur dinas jaga

Adapun faktor penyebab timbulnya adanya suatu penyimpangan prosedur dinas jaga yang dalam hal ini menyangkut pengaturan dan penerapan jam istirahat di kapal adalah :

- a. Kurangnya diperhatikan mengenai pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya dapat mempengaruhi produktifitas kerja mereka.

Mereka tidak begitu memperhatikan mengenai arti pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi serta kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya akan sangat mempengaruhi produktifitas kerja mereka. Penulis melihat apa yang telah dirasakan oleh para pekerja yang sedang mengalami keletihan yang luar biasa akan sangat mempengaruhi kinerja dan loyalitas mereka terhadap pekerjaan yang dihadapi. Mereka akan sangat terbebani oleh adanya pekerjaan yang mengharuskan mereka untuk bekerja sementara kondisi fisik mereka kurang memungkinkan untuk melakukan pekerjaan dengan maksimal. Alhasil pekerjaan yang mereka kerjakan kurang mendapatkan hasil yang maksimal. Dalam hal ini pihak perwira harus sudah tanggap terhadap gejala-gejala yang akan timbul akibat adanya penurunan kinerja serta loyalitas

anak buahnya terhadap pekerjaan yang seharusnya mereka hadapi dan kerjakan. Hal ini bertujuan untuk mencegah adanya penurunan produktifitas kapal yang bila dibiarkan, lambat laun akan dapat menurunkan pula tingkat produktifitas perusahaan dalam hal operasional kapal. Dalam hal ini perusahaan akan dirugikan oleh karena menurunnya kinerja awak kapal terhadap operasional kapal.

- b. Minimnya koordinasi dan komunikasi antara perwira dan bawahan. Pentingnya komunikasi yang baik antar awak kapal yang bekerja di kapal memang tidak dapat diabaikan. Apabila komunikasi baik, semua karyawan mengetahui apa yang sedang terjadi, mereka memiliki pengertian yang luas tentang hasil- hasil yang telah dicapai pada masa lampau dan kebijaksanaan masa mendatang dari perusahaannya (*D.H. Moreby, Manajemen Kepegawaian Kapal-Kapal Niaga : 3.1*). Mereka juga mempunyai pandangan jelas tentang apa yang diharapkan oleh mereka. Sebaliknya apabila komunikasi atau bahkan tidak ada komunikasi, para pekerja tidak mengetahui apa yang sedang terjadi. Mereka tidak memiliki alasan untuk mengidentifikasi dirinya dengan perusahaan dan mungkin mereka malahan akan menanamkan loyalitasnya kepada organisasi lain. Selama penulis praktek di kapal MV. Sawu Sea ini, penulis mendapati pula adanya kurang harmonisan antara perwira dan anak buahnya dalam hal koordinasi dan komunikasi baik disaat jaga bersama, kerja ataupun saat- saat santai di atas

kapal. Para anak buah pada umumnya merasa terkucilkan dan merasa kurang diperhatikan oleh para perwiranya. Padahal menurut analisa penulis saat itu, hal yang terjadi adalah kurang beraninya para anak buah kapal untuk mengadakan pendekatan baik itu secara formal maupun pribadi kepada tiap- tiap perwira di kapal.

Pada umumnya mereka merasa *sungkan* untuk mendekati para perwiranya. Mereka merasa kurang pantas jika harus bergaul dengan para perwiranya yang telah mempunyai tingkat pendidikan yang lebih tinggi darinya.

Pada intinya, mereka yang umumnya adalah para pekerja baru di atas kapal merasa perlu untuk mengadakan penyesuaian terhadap semua hal yang ada di atas kapal yang merupakan suatu hal yang baru bagi mereka. Termasuk pula menyesuaikan diri terhadap masing- masing personil di kapal, terlebih kepada para perwiranya. Dari uraian diatas, komunikasi tidak hanya penting untuk kesejahteraan pegawai, tetapi komunikasi juga penting untuk manajemen yang efektif.

2. Cara yang harus dilakukan untuk mengotimalisasikan dinas jaga untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan saat bernavigasi diatas kapal

Sebagaimana telah ditulis di atas, bahwa terdapat beberapa alternatif yang diajukan penulis sebagai pemecahan permasalahan yang diangkat dari skripsi ini, yaitu :

- a. Pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi serta kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya akan sangat mempengaruhi produktifitas kerja mereka dibutuhkan kesadaran dari setiap pekerja untuk menjaga kondisi kesehatan masing-masing. Dan sebaiknya Nakhoda serta para perwira dikapal juga memberitakan pengertian kepada anak buahnya tentang arti pentingnya (*fitness*) kebugaran bagi setiap pekerja di kapal. Nakhoda sebaiknya bertindak aktif di dalam mengontrol pengaturan jam istirahat agar tidak terjadi lagi penyimpangan yang nantinya dapat menurunkan kinerja awak kapal dimana hal tersebut dapat membahayakan keselamatan kapal.
- b. Nakhoda juga sebaiknya menggalang komunikasi serta koordinasi antara perwira serta anak buah kapal. Dalam hal ini Nakhoda berkewajiban untuk menciptakan hubungan yang baik antara sesama perwira dan bawahannya. Baik itu hubungan kedinasan ataupun hubungan di luar kedinasan yang nantinya dapat mempererat tali persaudaraan antara awak kapal. Hal inilah yang nantinya akan sangat menciptakan suasana kerja yang kondusif demi terciptanya peningkatan kinerja awak kapal sehubungan

dengan produktifitas dan keselamatan kapal serta perusahaan yang bersangkutan.

Penulis tetap menginginkan agar ketiga alternatif solusi diatas bisa diterima dan akhirnya dapat diterapkan di MV. Sawu Sea, supaya terjadi perubahan yang berarti dalam kehidupan serta suasana kerja dikapal. Namun apabila harus dievaluasi kembali tentang baik buruknya dan positif negatifnya dari beberapa alternatif diatas, penulis juga siap menerima hasil yang terbaik dari persoalan solusi permasalahan ini.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. SIMPULAN

Berdasarkan penelitian dan pengumpulan data yang telah dilakukan oleh penulis yaitu bagaimana Pelaksanaan Dinas Jaga, serta uraian yang telah dijelaskan dalam bab-bab sebelumnya maka dapat ditarik simpulan.

Adapun kesimpulan yang dapat diambil oleh penulis selama melaksanakan penelitian diatas kapal MV.Sawu Sea adalah sebagai berikut :

1. Pelaksanaan Dinas Jaga di MV. Sawu Sea belum memenuhi ketentuan yang berlaku yang ada diatas kapal dan Perusahaan, karena penerapan aturan jaga dan jam kerja harian serta aturan jam istirahat masih belum sesuai dengan peraturan Internasional STCW '95.
2. Kurangnya koordinasi serta minimnya komunikasi antara perwira dan bawahan yang nantinya dapat mempengaruhi produktivitas kerja mereka di atas kapal.

B. SARAN - SARAN

Penulis mengajukan beberapa saran menyangkut tentang simpulan yang telah diambil atas permasalahan yang ada, yang sekiranya saran ini dapat sebagai masukan guna memperbaiki sistem dinas jaga. Adapun saran-saran yang diambil antara lain:

1. Agar tidak terjadi penyimpangan prosedur dinas jaga maka harus mengikuti ketentuan dan peraturan pelaksanaan dinas jaga yang telah ditetapkan sesuai dengan yang tertulis diatas kapal. Sebagai contoh sosialisasi kepada Anak Buah Kapal untuk membaca dan memahami isi dari STCW
2. Nakhoda sebaiknya bertindak aktif dalam menggalang komunikasi serta koordinasi antar perwira serta anak buah kapal, sebagai contoh diadakannya pertemuan antar crew untuk membahas kerjasama yang harus dilakukan guna menunjang keselamatan kerja diatas kapal.

DAFTAR PUSTAKA

- Hadi Supriyono, Sp.I.,Mm, M.Mar. (2014) *Sistem Komunikasi Marabahaya Dan Keselamatan Maritim Global*. Yogyakarta: Deep Publish.
- Soebekti, S (2013) *Peraturan : Pencegahan Bahaya Tubrukan Di Laut(P2tl-1972)*. Yogyakarta:Deep Publish
- Poerwanto (1981) *Keselamatan Kerja . Semarang : Yayasan Neptunus*
- Sulistijo. 2002. *STCW 1995*. Semarang: PIP Semarang.
- Blog Pelaut (2010, Oktober 17) *Standard Training Certificate and Watchkeeping* [http:// www.pelaut .xyz](http://www.pelaut.xyz)
- Niarnkpi Blogspot (2013, Mei 21) *Dinas Jaga* <http://niarnkpi.blogspot.com>
- Takeda Blogspot (2012, April 24) *Dinas Jaga Laut* <http://takeda-dinasjaga.blogspot.com>
- Bemlaw Blogspot (2016, Juli 23) *Hukum Pengangkutan Laut* [bem.law.ui.ac.id/fhuiguide/uploads/ materi/hukum-pengangkutan-laut-kuliah-8.pptx](http://bem.law.ui.ac.id/fhuiguide/uploads/materi/hukum-pengangkutan-laut-kuliah-8.pptx)
- Kompasiana *Beyond Blogging* (2015, June 20) *Dinas jaga* <https://www.kompasiana.com>
- Maritime World (2017, Maret 22) *STCW* <http://ww.maritimeworld.web.id>
- Marindo (2012, Desember 13) *Dinas Jaga Kapal* <http://doinmarine.blogspot.com/2012/12/dinas-jagakapal.html>
- Wasimun Blogspot (2011, Januari 16) *Amandemen Dari Kovensi STCW* <http://Wasimun.Blogsot.Com/2011/01/Stcw-2010-Amandemen-Dari-Konvensi-Stcw.Html>
- Widarbowo, D. (2020). *Analisis Pemanfaatan Waktu Istirahat Terhadap Kelelahan (Fatigue) Pada Awak Kapal*. Venus, 8(1), 90-103.

RIWAYAT HIDUP PENULIS



HARYONO KUNCORO MANGARE, lahir pada tanggal 22 November 1997 di Ternate, Maluku Utara. Anak terakhir dari bapak Adolof Mangare dan Ibu Armida D. Penulis memulai jenjang pendidikan Sekolah Dasar Negeri Moonutu 2 Kota Ternate pada Tahun 2003 dan tamat Tahun 2009 kemudian melanjutkan pendidikan pada tahun yang sama di Sekolah Menengah Pertama Negeri 6 Kota Ternate dan tamat pada Tahun 2012, dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Atas Negeri 1 Kota Ternate dan selesai pada

Tahun 2015.

Penulis melanjutkan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar mengambil Jurusan Nautika pada Tahun 2016 dan terhitung sebagai Angkatan XXXVII. Selama melaksanakan pendidikan di PIP Makassar, penulis mengikuti ekstrakurikuler Marching Band, menjabat Sebagai Staff S. Marching Band di semester III, dan terakhir menjabat lagi sebagai S. Marching Band semester VIII.

Penulis melaksanakan Praktek Laut (PRALA) pada semester IV dan V di salah satu Perusahaan Pelayaran yakni PT. Amas Iscindo Utama (AIU) selama 1 tahun 1 bulan 11 hari mulai dari 20 May 2019 sampai dengan 28 Juni 2020, kemudian kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan semester VII dan VIII. Penulis menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar pada tahun 2021.