

**SKRIPSI**

**ANALISIS DINAS JAGA TERHADAP IMPLEMENTASISTCW 1978  
AMANDEMEN 2010 DI MV. LUMOSO KARUNIA II**



**BANGKIT FEBRIAN**

**NIT : 19.41.132**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2023**

**ANALISIS DINAS JAGA TERHADAP IMPLEMENTASISTCW 1978  
AMANDEMEN 2010 DI MV. LUMOSO KARUNIA II**

SKRIPSI

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program  
Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Jurusan Nautika  
Disusun dan Diajukan oleh

BANGKIT FEBRIAN  
NIT.19.41.132

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2023**



## PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan kasih dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Adapun judul skripsi yaitu **“ANALISIS DINAS JAGA TERHADAP IMPLEMENTASI STCW 1978 AMANDEMEN 2010 DI MV. LUMOSO KARUNIA II ”**.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan, termasuk dalam hal bahasa, susunan kalimat, dan cara penyajian materi, yang disebabkan oleh keterbatasan penulis dalam memahami materi, keterbatasan waktu, dan data yang diperoleh. Oleh karena itu, penulis selalu terbuka terhadap kritik dan saran yang bersifat membangun, dengan harapan dapat meningkatkan kesempurnaan skripsi ini. penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Ibu Rosnani, M.A.P.. Selaku Dosen Pembimbing Materi dan Ketua Program Studi Nautika.
3. Bapak Capt. Fajrur Rahman, M.Mar. Selaku Dosen Pembimbing Nautik Penulisan.
4. Seluruh Staff Pengajar Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar atas bimbingan yang diberikan kepada penulis selama mengikuti proses pendidikan di PIP Makassar.
5. Ayahanda, Ibunda, saudara dan seseorang tercinta yang telah Mendukung Saya Secara Moril Dan Material.
6. Rekan-rekan taruna (i) angkatan XL PIP Makassar.
7. Dan semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian proposal ini.

Dalam penulisan skripsi ini penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan-kekurangan bila di pandang dari segala sisi. Tentunya

Dalam hal ini, tidak dapat diabaikan kemungkinan adanya kalimat-kalimat atau kata-kata yang mungkin kurang berkenan dan perlu diperhatikan. Namun, penulis dengan rendah hati meminta masukan dan saran yang bersifat konstruktif dari para pembaca untuk menyempurnakan skripsi ini. Penulis berharap skripsi ini dapat menjadi sumber masukan dan memberikan manfaat bagi pembaca.

Makassar, 31 Januari 2024

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Bangkit Febrian', written over a light blue horizontal line.

**BANGKIT FEBRIAN**

**NIT.19.41.132**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : Bangkit febrian  
Nomor Induk Taruna : 19.41.132  
Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS DINAS JAGA TERHADAP IMPLEMENTASI STCW 1978  
AMANDEMEN 2010 DI MV. LUMOSO KARUNIA II**

Merupakan karya asli. Seluruh ide 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, 31 Januari 2024



**BANGKIT FEBRIAN**  
**NIT.19.41.132**

## ABSTRAK

BANGKIT FEBRIAN. *Analisis dinas jaga terhadap implementasi stcw 1978 Amandemen 2010 Di MV.Lumoso Karunia II* (dibimbing oleh Rosnani, dan Fajrur rahman).

Dinas jaga sangat berperan penting dalam dunia pelayaran, karena jika tidak dilaksanakan secara optimal maka akan menimbulkan korban jiwa, harta dan lain-lain. Maka didalam STCW 1978 Amandemen 2010 ini dirumuskan dengan mengedepankan prinsip *good governance* dan *social responsibility* untuk meminimalisasi kecelakaan kapal akibat *human errors*. Tujuan dari penelitian ini yaitu bagaimana pelaksanaan dinas jaga di kapal & penerapannya berdasarkan STCW 1978 Amandemen 2010.

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

Berdasarkan hasil penelitian pelaksanaan tugas jaga navigasi masih ada sebagian kecil belum diterapkan dalam pengamatan (Aturan 5), seperti saat melaksanakan jaga masih ada yang bermain *handphone*. Maka pada saat melaksanakan dinas jaga perlu memahami dan menerapkan apa saja yang harus diketahui dalam melaksanakan tugas jaga sesuai STCW Amandemen 2010 agar dalam pelaksanaan dinas jaga aman saat kapal berlayar.

Kata Kunci : Dinas Jaga, Kru Jaga , Navigasi.

## ABSTRACT

BANGKIT FEBRIAN. *Analysis of the watchkeeping department regarding the implementation of the STCW 1978 Amendment 2010 on MV. Lumoso Karunia II.*" (supervised by Rosnani, and Fajrur).

The duty of watchkeeping plays a crucial role in the maritime world, as failure to execute it optimally can result in loss of lives, property, and more. Within the STCW 1978 Amendment 2010, this is formulated by prioritizing the principles of good governance and social responsibility to minimize ship accidents caused by human errors. The objective of this research is to examine how watchkeeping is carried out on ships and its implementation based on the STCW 1978 Amendment 2010.

This research was conducted on MV.Lumoso karunia II during the author's internship on the ship in 2021. The data sources obtained were primary data acquired directly from the research site through observation and direct interviews with officers/crew members, as well as literature related to the thesis title.

The research findings, the implementation of navigation duty tasks still had a small portion that was not applied in observations (Rule 5), such as some individuals still using their mobile phones while on duty. So, during navigation duty, it is necessary to understand and apply what needs to be known in carrying out the duty in accordance with STCW Amendment 2010 to ensure the safety of navigation duty when the ship is sailing.

Keywords: Watchkeeping, Watchkeeping Crew, Navigation.





## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGANTAR	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	4
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Watch Keeping	5
B. Prinsip-Prinsip Dasar Yang Harus Dalam Melaksanakan Suatu Jaga Laut Yang Aman	7
C. Prosedur Tugas Jaga (Watch Keeping)	11
D. Tujuan Dari Tugas Jaga	12
E. Menyiapkan dan Melakukan Tugas Jaga	13
F. Persiapan-Persiapan sebelum Melaksanakan Tugas Jaga	15
G. Pedoman Tentang Pelaksanaan Tugas Jaga	17
H. Penanganan Sumber Daya di Anjungan	18

I. Metode Alternatif Penerbitan Sertifikat-Sertifikat	20
J. Serah Terima Tugas Jaga	23
K. Tugas dan Tanggung Jawab Muallim Jaga di Laut	24
L. Model berpikir	34
M. Pertanyaan penelitian	35
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	
A. Jenis Penelitian	36
B. Definisi Konsep	37
C. Unit Analisis	38
D. Teknik Pengumpulan Data	39
E. Prosedur Pengolahan Dan Analisis Data	40
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Hasil Penelitian	41
B. Pembahasan	52
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Simpulan	58
B. Saran	59
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>60</b>

## DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
1.1 Pembagian Waktu Dinas Jaga	17
1.2 Pelaksanaan Pengamatan	45
1.3 Pengamatan Terhadap Efektifitas Jaga Terhadap Jam Istirahat	47

## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
Gambar 2.2 Pengamatan	10
Gambar 2.3 Dinas Jaga Kapal	11
Gambar 2.4 Model Berpikir	34

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Mengenai keinginan masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan laut, serta pentingnya perhatian terhadap keselamatan dan keamanan dalam industri pelayaran. Amandemen Konvensi STCW 2010 yang disahkan di Manila pada 25 Juni 2010 memang merupakan langkah penting untuk menghadapi perkembangan teknologi dan tantangan baru di industri pelayaran.

Dalam menanggapi risiko bahaya yang cukup tinggi yang melekat pada jasa angkutan laut, diperlukan kehadiran tenaga pelaut yang memiliki pemahaman mendalam tentang dinas jaga di atas kapal. Mereka harus memiliki kemampuan untuk menjalankan tugas dan tanggung jawab sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang diatur berdasarkan Amandemen 2010 dari Konvensi STCW 1978 amandemen 2010. Mawardi, K. (2021a).

Pada tanggal 25 Juni 2010 di Manila, telah diresmikan Amandemen Konvensi STCW (Standard of Training, Certification, and Watchkeeping) 1978 sebagaimana yang telah diamandemen beserta STCW Code. Amandemen STCW 2010 bertujuan untuk mengakomodasi perkembangan teknologi dan tantangan baru dalam industri pelayaran. Harapannya, amandemen ini dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan pelayaran internasional, efisiensi transportasi laut, serta perlindungan lingkungan.

Amandemen Konvensi disusun dengan mengutamakan prinsip-prinsip good corporate governance dan tanggung jawab sosial, yang kemudian diimplementasikan melalui standarisasi kompetensi minimum dalam penerbitan sertifikat kepelautan. Upaya tersebut juga mencakup peningkatan pelatihan bagi pelaut, serta penetapan kriteria kesehatan yang seimbang dengan peningkatan perhatian terhadap kesehatan mereka melalui pengaturan waktu istirahat yang memadai.

Pengaturan waktu istirahat ini bertujuan untuk mengurangi risiko human errors akibat kelelahan yang dapat mengancam keselamatan pelayaran, dan penetapan ini didasarkan pada pertimbangan atas sifat khusus kegiatan pelayaran. Dalam menjalankan tugas jaga ketika kapal sedang berlayar, diperlukan tingkat ketelitian, kewaspadaan, tanggung jawab, dan konsentrasi kerja yang tinggi. Semua awak kapal, terutama di bagian deck, bertanggung jawab untuk melaksanakan tugas ini agar perusahaan pelayaran tidak menghadapi klaim terkait keterlambatan kapal. Oleh karena itu, pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlayar memiliki signifikansi yang tinggi dan harus dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh perusahaan pelayaran, baik mengacu pada peraturan nasional maupun internasional.

Seorang mualim yang menjalankan tugasnya secara profesional memerlukan dukungan data navigasi yang dapat dipertanggungjawabkan. Data ini biasanya diperoleh dari pemerintah, agen, atau pihak lain yang berwenang. Pentingnya partisipasi aktif mualim dalam mengolah informasi-informasi seperti rintangan-rintangan pelayaran, gangguan-gangguan magnetik, dan pencemaran laut diperlukan agar pelaksanaan dinas jaga dapat dilaksanakan dengan efektif dan efisien.

Pengaturan jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan saat menjalankan dinas jaga mencakup beberapa aspek penting. Pada dasarnya, prinsip-prinsip tersebut mencakup kewajiban untuk tetap berada di anjungan dalam kondisi apa pun dan tidak boleh meninggalkannya kecuali ada pengganti yang siap mengambil alih. Selain itu, perwira jaga diharapkan untuk menggunakan semua peralatan navigasi dengan seefektif mungkin.

Adapun pengalamam suatu kejadian saat Praktek Laut ( PRALA ) di atas MV.LUMOSO KARUNIA II yaitu pada saat MV. LUMOSO KARUNIA II meneruskan pelayaran dari kalimantan menuju papua. Pada tanggal 29 Maret 2022 Pukul 21.40 LT, MV. LUMOSO KARUNIA II hampir menabrak 2 buah kapal ikan yang sedang menarik jaring ikannya pada koordinat 22°21'00.6"N,114°02'09.9"E.

Namun Kejadian tersebut dapat segera di handle oleh *able body seaman* yang sedang memegang kemudi dengan merubah Haluan kapal secara cepat sesuai arahan 3rd Officer . Kejadian tersebut di akibatkan karena kelalaian dan kelelahan yang di alami *officer duty* dan juga *crew* kapal tidak melaksanakan prosedur Dinas Jaga Laut dengan tepat, sehingga tidak mengoptimalkan Dinas Jaga Laut secara maksimal.

Seiring dengan munculnya kasus-kasus terkait pelaksanaan Dinas Jaga yang melibatkan kru dan perwira kapal, kondisi dan situasi di atas kapal dapat signifikan mempengaruhi kenyamanan dan keberlanjutan tugas. Terdapat juga penyimpangan dalam pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dalam Colreg (Collusion Regulation) 1972 dan STCW 1978 Amandemen 2010. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengambil judul yang terkait dengan permasalahan ini **.Analisis Dinas Jaga terhadap implementasi STCW 1978 amandemen 2010 di MV. LUMOSO KARUNIA II ”**

## **B. Rumusan Masalah**

Dalam penyusunan penelitian ini. Hal-hal yang menjadi masalah pokok yaitu : Apakah “Factor factor yang menyebabkan terjadinya kelalaian dalam melaksanakan dinas jaga di atas kapal pada saat berlayar”

## **C. Batasan Masalah**

Agar tujuan penelitian dapat tercapai dengan baik, maka penulis membatasi permasalahan yang akan dibahas. Pelaksanaannya menitikberatkan pada waktu melaksanakan dinas jaga di anjungan pada saat sedang berlayar dan implementasi STCW1978 amandemen 2010.

## **D. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah: Untuk Mengetahui pelaksanaan dinas jaga di MV.LUMOSOKARUNIA II telah sepenuhnya mengimplementasikan STCW 1978 amandemen 2010.

## **E. Manfaat Penelitian**

### **1. Secara teoritis**

Penulis berkeinginan untuk mendalami dan mengembangkan pemahaman terkait prosedur pelaksanaan dinas jaga, khususnya yang sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Collision Regulation 1972 dan Seksi A-VIII/2 dari STCW Code 1978 yang telah diamandemen pada tahun 2010.

### **2. Secara praktis**

Dengan penelitian ini dapat memberikan tambahan wawasan bagi pembaca mengenai pelaksanaan dinas jaga terhadap implementasi STCW 1978 amandemen 2010 serta dapat diaplikasikan diatas kapal sesuai dengan keadaan yang ada.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pengertian Dinas Jaga

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI). "Tugas" adalah yang wajib dikerjakan atau yang ditentukan untuk dilakukan, pekerjaan yang menjadi tanggung jawab seseorang, pekerjaan yang dibebankan. dan "Jaga" adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, piket. Dari definisi diatas dapat mengambil kesimpulan bahwa TugasJaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.

Dalam pengertian kamus, istilah "jaga" diartikan sebagai melihat dengan cermat atau waspada, dan juga merujuk pada suatu periode waktu di mana seseorang berjaga. Dalam konteks tugas jaga laut, istilah ini mengacu pada tugas yang diemban oleh perwira kapal atau kru kapal selama suatu periode waktu, biasanya empat jam. Dengan demikian, dinas jaga merujuk pada semua aspek yang terkait dengan pekerjaan atau tugas yang harus dilaksanakan saat sedang bertugas dan bekerja di atas kapal. (Winardi, 2014)

1. **Cermat:** Merupakan tindakan memberikan perhatian penuh dan mengawasi dengan waspada, dengan fokus untuk menjaga kapal dengan seksama.
2. **Awas:** Mengacu pada penjagaan yang dilakukan secara terus menerus dan sangat Cermat hati-hati, terutama dengan alasan atau tujuan tertentu. Awas dalam konteks ini diterapkan untuk melihat dan menghindari potensi bahaya tubrukan.
3. **Waspada:** Menunjukkan keadaan siaga yang tinggi, di mana seseorang selalu siap untuk bertindak menghadapi segala kemungkinan yang mungkin terjadi.

Sebagai tambahan, Perwira jaga bertanggung jawab untuk memastikan bahwa pengawasan yang efisien selalu dipertahankan, terutama di kapal-kapal dengan ruang peta terpisah. Sebelum memasuki ruangan tersebut untuk melaksanakan tugas-tugas navigasi, Perwira jaga harus memastikan bahwa kondisi sekitarnya aman dan bahwa pengawasan yang efisien sedang berlangsung.

Perkembangan terkini dalam desain kapal dagang telah mengakibatkan pengurangan jumlah anggota kru kapal. Hal ini berarti bahwa peran dari petugas jaga menjadi lebih luas, tidak hanya sebatas pengawasan kapal, melainkan juga mencakup penanganan seluruh administrasi kapal.

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

dalam aturan 2 hal ini yang harus diperhatikan yaitu:

1. Dalam kegiatan tertentu, pihak-pihak yang secara langsung terlibat dengan pemilik kapal, pengelola pelayaran, nakhoda, dan personel jaga laut perlu mengambil langkah-langkah untuk memastikan bahwa pelaksanaan jaga laut terjamin sepanjang waktu.
2. Setiap nakhoda kapal memiliki kewajiban untuk memastikan bahwa peraturan terkait jaga laut diterapkan dengan baik guna melaksanakan tugas jaga laut secara efektif. Di bawah arahan umum nakhoda, perwira jaga bertanggung jawab atas navigasi yang aman selama tugasnya, khususnya dalam mencegah tubrukan dan kekandasan.
3. Prinsip dasar, termasuk namun tidak terbatas pada aspek-aspek berikut, harus diikuti oleh semua kapal.
4. Pengaturan jaga
  - a. Susunan jaga harus selalu memadai dan efektif untuk mengatasi kondisi lingkungan, dan perlu mempertimbangkan kebutuhan untuk melakukan pengamatan yang akurat.
  - b. Ketika menentukan susunan jaga di anjungan, yang mungkin melibatkan kelasi yang berpengalaman, beberapa faktor perlu dipertimbangkan, seperti:
    1. Anjungan tidak boleh ditinggalkan tanpa pengawasan.
    2. Kondisi cuaca, jarak pandang, dan apakah saat itu siang atau malam.
    3. Kesiapan untuk menghadapi bahaya navigasi yang mungkin memerlukan perwira jaga untuk menjalankan tugas tambahan.
    4. Penggunaan peralatan bantu navigasi seperti radar atau perangkat untuk menentukan posisi, serta penggunaan peralatan lain untuk keamanan navigasi kapal.

5. Pertimbangan apakah kapal dilengkapi dengan kemudi otomatis.
6. Setiap kepentingan yang tidak biasa yang mungkin muncul selama jaga navigasi sebagai hasil dari operasi khusus di sekitar kapal.

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. Navigasi

6. Peralatan 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. 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 atau di

pelabuhan.

- 2) Bantuan segera ada untuk anjungan pada setiap perubahan pada situasi yang diperlukan.

Gambar 2.2 Pengamatan



Sumber: School of Marine Education: 2020

8. Navigasi dengan kehadiran pandu
9. Tugas dan kewajiban dari seorang pandu, dengan Peralatan Navigasi
  - a. Perwira jaga 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.

Gambar 2.3 Dinas jaga kapal



Sumber: Mawardi, K: 2021

### C. Prosedur – Prosedur Tugas Jaga

1. Semua orang yang harus ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang mengambil bagian dalam suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
2. Jam jaga istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya paling tidak kurang dari 6 jam.
3. Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 1 dan paragraph 2 diatas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
4. Meskipun adanya ketentuan didalam paragraph 1 dan paragraph 2 diatas, tetapi metode minimum 10 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.

5. Pemerintahan yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal jaga ditempatkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

#### **D. Tujuan Dari Tugas Jaga**

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

- a. Masalah-masalah yang terjadi di lautan terbuka/laut lepas (*open sea*).
- b. Masalah-masalah yang dapat diterapkan hanya di perairan-perairan terbatas (*restricted waters*).

Capt. E.W Manikome dalam Adi B (2012), dalam serial buku pelaut berarti melakukan penjagaan dengan cermat, awas, waspada, dengan bertujuan agar pada saat melakukan pelayaran dapat sampai di tempat tujuan dengan selamat, dan tepat waktu sesuai waktu yang telah direncanakan dengan proses pengawasan yang cermat, awas, waspada, agar tidak ada hal yang tidak diinginkan terjadi pada saat melakukan pelayaran.

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 dan kebugaran dan kesehatan dari perwira dek, dan ABK dek pada saat tugas jaga. Berbagai peraturan dan menyelesaikan 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. Sehingga pada saat tugas jaga semua memahami pentingnya suatu organisasi team anjungan agar tujuan dari tugas jaga dapat berjalan dengan maksimal dengan alat navigasi yang menunjang demi keselamatan pelayaran suatu kapal sebagai dasar dari penjelasan tentang tugas jaga, dalam hal ini di kutip dari



konvensi Manila untuk *Standard of Training Certification And Watch Keeping for Seafarers* (STCW 2010) untuk setiap bab dari STCW Konvensi Manila dan kode meliputi:

1. Validasi ulang untuk petugas tingkat yang lebih tinggi dan manajerial untuk sertifikat kompetensi yang dikeluarkan oleh otoritas pemerintahan.
2. Bimbingan pelatihan yang baru dan ditingkatkannya kualitas kru kapal dan petugas yang melayani *onboard*.
3. Persyaratan baru MARPOL yang mencakup pelatihan kepemimpinan dan kerja sesama tim.
4. Langkah-langkah yang ketat untuk mencegah penipuan sertifikat kompetensi yang mengalir di pasar internasional.
5. Jam istirahat onboard telah ditingkatkan dari 70 jam menjadi 77 jam perminggu untuk bekerja di kapal yang layak.
6. Pengenalan petugas Electro-teknis dan sertifikat kompetensi dengan pelatihan yang telah disetujui.
7. Fasilitas lainnya dan pelatihan yang lebih baik bagi engineer junior dan taruna untuk mengatasi masalah kekurangan pegawai. Sebagai dasar dari penjelasan tentang tugas jaga, dalam hal ini dikutip dari International Maritime Organization 1995 (1996) konvensi Internasional untuk MIBJ Vol. 19 No. 1, Februari 2021 | Kholid Mawardi

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

International Chamber of Shipping (ICS - Kamar Dagang Pelayaran Internasional) dan laporan Korban Navigasi No.15 Januari menyimpulkan berbagai hasil investigasi pada tingkat Internasional yang menyatakan bahwa dua faktor berikut kelihatannya merupakan penyebab- penyebab utama tubrukan dan kapal-kapal kandas yakni, kegagalan untuk memelihara kewaspadaan yang baik dan kelemahan pada organisasi anjungan Bridge Procedures Guide

Third Edition (1998).

Sebuah kutipan dari Kamar Dagang Pelayaran Kerajaan Inggris Analisa Korban No. 2 termasuk yang berikut tentang terpelihara suatu pengawasan yang baik (Good Look Out) adalah pemeliharaan suatu pengawasan dan kewaspadaan yang terus menerus oleh Perwira Jaga adalah satu-satunya tindakan yang paling penting dalam menghindari bahaya navigasi.

Penjagaan dan pengawasan yang efisien harus diterjemahkan dengan pengertian yang lengkap, termasuk pokok-pokok berikut ini :

1. Suatu kewaspadaan yang tetap atau terus menerus di seluruh penjagaan secara visual untuk memberikan gambaran yang lengkap terhadap situasi saat ini, termasuk kapal-kapal dan tanda-tanda pantai di lingkungan itu agar tetap terpelihara.
2. Keharusan untuk mengawasi perubahan-perubahan cuaca, termasuk khususnya kejelasan pandangan (visibility).
3. Keharusan untuk mengamati gerakan-gerakan dan baringan dari kapal-kapal yang mendekat.
4. Keharusan untuk mengidentifikasi kapal dan lampu-lampu pantai dengan tepat.
5. Keharusan untuk mengamati dengan radar dan pengawasan juga terhadap perum gema.
6. Keharusan untuk memastikan dikendalikan dengan tepat dan perintah-perintah untuk jurumudi dilakukan dengan benar.

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

1. Menetapkan jaga ganda pada keadaan-keadaan tertentu/ keadaan ramai.
2. Memastikan personil yang memadai ada pada keadaan-keadaan tertentu, contohnya lalu lintas kapal yang padat.

3. Instruksi yang tepat untuk memanggil nakhoda.
4. Menempatkan pengawasan pada tempat-tempat yang tinggi (atas anjungan).
5. Menempatkan jurumudi yang berpengalaman.
6. Merubah dari kemudi otomatis menjadi manual/tangan (merupakan tugas rutin).
7. Instruksi yang tepat untuk mengurangi kecepatan kapal apabila menghadapi pandangan yang terbatas.

Para nakhoda dapat menerbitkan instruksi jaga yang bersifat tetap (Standing Order) yang dilengkapi dengan buku perintah malam, tapi dalam pelaksanaannya diharapkan agar para perwira jaga tidak ragu-ragu melakukan tindakan yang tepat sesuai dengan apa yang mereka lakukan.

Departemen Pelayaran & Pedagang Kerajaan Inggris. Pemberitahuan No.M.854 berjudul "Navigation Safety" (Keselamatan Navigasi) yang kami kutip berikut ini menunjukkan suatu keseriusan pemerintah menghadapi masalah keselamatan di atas kapal.

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

Sesuai dengan SCTW 1978 Amandemen 2010 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 mendapatkan penjagaan ganda dimana setelah jaga di deck selama 4 jam sewaktu bongkar dipelabuhan jika kapal berlayar pada saat jam jaganya 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 Muallim I yang bertugas jaga di atas kapal dengan tiga petugas bergiliran.

Perwira Jaga harus menyiapkan dirinya sendiri untuk penjagaan 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 pemeriksaan (check list) dimana para perwira yang bertugas dan menggantikan harus menandatangani.

Table1.1 *pembagian waktu dinas jaga*

NO	JAM JAGA	MUALIM JAGA
1.	00:00-04:00	MUALIM II
2.	04:00-08:00	MUALIM I
3.	08:00-12:00	MUALIM III
4.	12:00-16:00	MUALIM II
5.	16:00-20:00	MUALIM I
6.	20:00-24:00	MUALIM III

Sumber: *MV. Lumoso Karunia II 2022*

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

1. Pedoman operasional ini dibawah ini harus dipertimbangkan oleh perusahaan-perusahaan, Nakhoda dan perwira-perwira tugas jaga.
2. Pedoman khusus yang diperlukan untuk kapal-kapal jenis tertentu atau untuk kapal-kapal yang bermuatan berbahaya, beracun atau mudah terbakar. Nakhoda harus memberi pedoman operasional untuk hal ini sepenuhnya.
3. Perwira-perwira tugas jaga harus selalu ingat, bahwa pelaksanaan tugas secara efisien adalah perlu demi

keselamatan jiwa dan harta benda di laut dan untuk mencegah pencemaran lingkungan laut.

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

1. Perusahaan-perusahaan harus memberikan pedoman tentang prosedur-prosedur yang benar di anjungan, dan harus meningkatkan penggunaan daftar-daftar pemeriksaan (check list) yang sesuai bagi setiap kapal, dengan mempertimbangkan pedoman nasional dan internasional yang berlaku.
2. Perusahaan juga harus memberikan pedoman untuk para nakhoda dan perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi di setiap kapal, yang berkaitan dengan keharusan untuk terus menerus menilai ulang bagaimana sumber-sumber tugas jaga di anjungan dialokasikan dan digunakan, dengan berdasar pada prinsip-prinsip penanganan sumber-sumber anjungan berikut
  - a. Sejumlah cukup individu-individu yang memenuhi syarat harus selalu melakukan tugas jaga untuk menjamin efektivitas pelaksanaan seluruh tugas.
  - b. Seluruh peserta tugas jaga navigasi harus juga memenuhi syarat sebagaimana mestinya, dan mampu melaksanakan tugas masing-masing secara efisien dan efektif, atau perwira tugas jaga navigasi harus mempertimbangkan setiap batas kualifikasi para anggota yang ada, jika membuat keputusan-keputusan operasional dan tugas jaga navigasi.
  - c. Tugas-tugas harus diberikan secara jelas kepada setiap individu tertentu yang ada, yang harus memastikan bahwa dirinya memahami tanggung jawab yang diberikan.
  - d. Tugas-tugas harus dilaksanakan sesuai dengan urutan prioritas yang jelas.

- e. Tak seorangpun anggota tugas jaga navigasi diberi tugas melebihi kemampuannya, agar dapat melaksanakan tugas jaga secara efektif.
- f. Para individu selalu ditempatkan dalam tugas-tugas yang dapat dilaksanakannya secara paling efektif dan paling efisien, dan jika situasi memang mengharuskan, para individu juga harus ditempatkan pada lokasi-lokasi tugas lain.
- g. Anggota-anggota tugas jaga navigasi tidak boleh ditugaskan pada tugas-tugas atau lokasi-lokasi tugas lain sebelum perwira yang bertanggung jawab pada tugas jaga navigasi merasa pasti bahwa pengalihan tugas jaga ini akan dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.
- h. Alat dan peralatan yang perlu untuk pelaksanaan tugas secara efektif harus selalu tersedia bagi anggota-anggota tugas jaga navigasi yang sesuai.
- i. Komunikasi antara anggota tugas jaga navigasi harus jelas, cepat, dapat diandalkan dan berkaitan dengan tugas jaga yang ada.
- j. Aktivitas yang tidak perlu dan aktivitas yang menyimpang harus dihindari, dikurangi atau dihilangkan.
- k. Seluruh peralatan anjungan harus beroperasi secara benar, dan jika tidak, perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi harus mempertimbangkan setiap kemungkinan tidak berfungsinya peralatan yang bersangkutan, di dalam membuat keputusan.
- l. Seluruh informasi penting harus diperoleh, diproses dan diartikan, dan harus disampaikan kepada pihak-pihak yang memerlukan guna pelaksanaan tugas.
- m. Barang-barang yang tidak perlu tidak boleh ditempatkan di anjungan atau di setiap tempat tugas yang lain.

- n. Anggota-anggota tugas jaga navigasi harus selalu siap untuk mengambil langkah-langkah yang efisien dan efektif, sesuai dengan perubahan-perubahan situasi yang terjadi.

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

Dalam revisi konvensi STCW 1978 (The Revised STCW Convention) mengizinkan para pemerintah, bila mereka memilikinya demikian, untuk menerbitkan sertifikat-sertifikat bagi para pelaut dengan memakai tata cara alternatif tidak semata-mata didasarkan pada pembagian divisi secara konvensional antara departemen dek dan mesin. Fleksibilitas tambahan ini dimaksudkan untuk menciptakan kesempatan-kesempatan merencanakan bentuk-bentuk yang lebih baik organisasi di kapal, memberikan kemudahan akan pembagian kembali dari pekerjaan selama periode-periode sibuk seperti halnya bilamana suatu kapal berada di pelabuhan, demikian juga untuk meningkatkan kemungkinan-kemungkinan bagi kemajuan karir di laut, mengizinkan penyimpangan dari jalur-jalur karir tradisional antara satu atau lainnya departemen-departemen kapal.

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

Menyediakan perwira berkualifikasi penuh dalam semua fungsi-fungsi yang terdiri dari, apakah departemen dek atau mesin pada tingkat operasional (misalnya sebagai perwira junior atau di atasnya), para pemerintah akan diizinkan untuk menerbitkan sertifikat-sertifikat yang menyatakan kualifikasinya untuk melaksanakan satu atau lebih fungsi-fungsi dalam departemen lainnya. Dengan kata lain,



untuk memenuhi syarat melaksanakan fungsi-fungsi secara individu pada suatu tingkat tanggung jawab tertentu dalam departemen kedua, tidak lagi diperlukan kualifikasi dalam semua fungsi-fungsi departemen.

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

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

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

## **Pengeluaran sertifikat-sertifikat alternatif**

1. Meskipun adanya persyaratan-persyaratan untuk memperoleh sertifikat yang dapat diuraikan dalam Bab I dan III di dalam Annex ini. Pihak –pihak dapat mengeluarkan atau mewenangkan pengeluaran sertifikat-sertifikat yang bukan sertifikat yang disebutkan di dalam peraturan-peraturan dalam Bab I dan III tersebut, asalkan:
  - a. Fungsi-fungsi dan tingkat-tingkat tanggung jawab yang berkaitan yang harus dinyatakan di dalam sertifikat yang ada di dalam pengukuhan-pengukuhan adalah dipilih dan sama dengan yang muncul di dalam Section A-III / 1, A-III / 2, A-III / 3, A-III/4 dan A-IV /2 dari kode STCW
  - b. Para calon yang bersangkutan telah menyelesaikan pendidikan dan pelatihan yang telah disetujui dan memenuhi persyaratan standard kompetensi, yang diuraikan di dalam section-section yang berkaitan di dalam Kode STCW dan sebagaimana dikemukakan di dalam Section A-VII / 1 dan Kode ini untuk fungsi- fungsi dan tingkat-tingkat yang harus dicantumkan dalam sertifikat-sertifikat serta pengukuhan – pengukuhan yang bersangkutan.
  - c. Para calon yang bersangkutan telah menyelesaikan masa berlayar yang sesuai dengan pelaksanaan kerja fungsi-fungsi dan tingkat-tingkat yang harus dinyatakan di dalam sertifikat yang bersangkutan lama waktu minimum masa berlayar ini harus sama dengan lama waktu tugas berlayar yang diuraikan dalam Bab II dan III dari Aneks ini. Tetapi lama waktu minimum tugas berlayar ini harus tidak kurang dari yang diuraikan dalam Section A-VII / 2 Kode STCW
  - d. Para calon untuk memperoleh sertifikat untuk melaksanakan fungsi tugas navigasi pada tingkat operasional harus

memenuhi persyaratan di dalam Bab IV untuk melaksanakan tugas-tugas radio yang telah ditetapkan sesuai dengan Peraturan Radio Menikome, E.

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

1. Perwira pengganti harus menjamin bahwa anggota-anggota tugas jaga yang membantunya, sepenuhnya mampu menjalankan tugas-tugas khususnya, sehubungan dengan penyesuaian diri dengan pandangan di malam hari. Perwira pengganti tidak boleh mengambil alih tugas jaga sebelum daya pandangnya sepenuhnya telah menyesuaikan dengan kondisi cahaya yang ada.
2. Sebelum mengambil alih tugas jaga, perwira pengganti harus mendapat kepastian tentang posisi yang sebenarnya atau posisi duga kapal, serta harus mendapat kejelasan tentang haluan dan kecepatan kapal, pengendalian UMS (*Unmanned Machinery Space*), dan harus mencatat setiap kemungkinan bahaya navigasi selama tugas jaga.
3. Perwira pengganti harus memperoleh kepastian dalam hal :
  - a) Perintah-perintah harian dan petunjuk-petunjuk khusus lain dari Nahkoda, yang berkaitan dengan navigasi.
  - b) Posisi, haluan, kecepatan dan syarat kapal.
  - c) Gelombang laut pada saat itu atau yang diperkirakan, arus laut, cuaca, jarak tampak dan pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap haluan dan kecepatan kapal.
  - d) Prosedur-prosedur penggunaan mesin induk untuk olah gerak, jika mesin induk berada dibawah kendali anjungan.
  - e) Situasi navigasi, termasuk :
    - 1) Kondisi operasional seluruh peralatan navigasi dan peralatan pengamanan yang sedang

digunakan atau yang mungkin akan digunakan selama tugas jaga.

- 2) Kesalahan-kesalahan kompas gyro dan kompas magnetik.
  - 3) Adanya dan terlihatnya kapal-kapal lain atau adanya kapal-kapal lain yang tidak terlalu jauh dari kapal sendiri.
  - 4) Kemungkinan adanya efek-efek kemiringan, trim, berat jenis air dan squat terhadap jarak lunas kapal dengan dasar laut.
4. Jika pada suatu saat perwira tugas jaga navigasi harus diganti dalam keadaan sedang melakukan olah gerak atau tindakan tertentu lain untuk menghindari setiap bahaya yang sedang mengancam, maka penggantian tugas jaga ini harus ditangguhkan sampai tindakan atau olah gerak yang bersangkutan telah selesai.

#### **K. Tugas dan Tanggung Jawab Mualim Jaga di Laut**

Berdasarkan *International Safety Management* (ISM Code) tentang Sistem Manajemen Keselamatan (2015), tugas dan tanggung jawab mualim jaga di laut yaitu :

##### 1. Mualim I

Mualim I (chief officer/chief mate) adalah perwira deck senior atau perwira kepala department deck. Tugas dan tanggung

jawabnya adalah sebagai berikut :

- a) Melaksanakan dinas jaga dan bertanggung jawab kepada nakhoda
- b) Memimpin dinas deck
- c) Melaksanakan perawatan kapal
- d) Melaksanakan administrasi muatan

- e) Atas perintah nakhoda, memimpin kapal jika nakhoda berhalangan

## 2. Mualim II

Mualim II bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut:

- a) Melaksanakan dinas jaga dan bertanggung jawab kepada nakhoda
- b) Memelihara/mengoreksi peta laut dan update publikasi pelayaran
- c) Mualim II disebut juga perwira navigasi. Dia bertanggung jawab memelihara peralatan dan kelengkapan alat navigasi termasuk lampu-lampu navigasi
- d) Membuat noon report
- e) Mualim II juga sebagai perwira medis, bertanggung jawab atas persediaan obat-obatan di atas kapal, mendata keluar masuk obat, membuat laporan secara periodik ke manajemen

## 3. Mualim III

Mualim III bertanggung jawab terhadap hal-hal berikut:

- a) Melaksanakan dinas jaga dan bertanggung jawab kepada nakhoda
- b) Memelihara peralatan dan kelengkapan alat keselamatan seperti lifeboats, liferafts, lifebuoys, lifejackets, dan lain sebagainya
- c) Memelihara perlengkapan dan kelengkapan alat keselamatan pemadam
- d) Membuat ceklis keberangkatan dan kedatangan

## **Tugas Dan Tanggung Jawab Masing-Masing Dan Struktur Organisasi Sebagai Berikut**

### **DEPARTEMEN DECK**

Nakhoda adalah sebagai pimpinan kapal, pemegang kewibawaan di kapal, jaksa atau pegawai kepolisian, pegawai sipil dan notaris.

1. Nakhoda mempunyai kekuasaan mutlak di atas kapal baik pada salah pengoperasian kapal di laut dan dipelabuhan, berdasarkan undang-undang terhadap semua orang yang berada di atas kapal.
2. Nakhoda mempunyai tanggung jawab serta wewenang penuh secara keseluruhan dalam penerapan, pelaksanaan sistem manajemen keselamatan kapal (LSM Code).
3. Nakhoda bertanggung jawab penuh atas keselamatan kapal, personil di kapal dan untuk pencegahan polusi menurut standar yang diisyaratkan oleh perusahaan dari kode internasional manajemen keselamatan untuk operasi kapal yang aman, kelaikan laut, efisiensi dan pengoperasian kapal secara ekonomis dan lain-lain.
4. Melaksanakan kebijakan perusahaan dalam bidang keselamatandan lingkungan, memotivasi awak kapal agar selalu memperhatikan dan mematuhi ketentuan manajemen sesuai prosedur secara jelas dan mudah dipahami.
5. Memeriksa dan memastikan agar persyaratan yang ditentukan dalam sistem manajemen keselamatan diperhatikan dan dijalankan serta melaporkan kekurangannya DPA.
6. Mengikuti prosedur perusahaan dengan tugas pada saat terjadi polusi atau kerusakan pada pihak ketiga atau struktur kapal.
7. Mengelola disiplin awak kapal sesuai dengan prosedur perusahaan, memastikan laporan penilaian yang bersifat rahasia dari semua officer dan rating telah dilengkapi sesuai dengan prosedur perusahaan, memastikan telah dilengkapi sesuai dengan prosedur perusahaan.

8. Melaksanakan pekerjaan lainnya yang wajar yang mungkin dibutuhkan oleh perusahaan.
9. Memberikan bantuan kepada kapal lain yang mengalami kesukaran sesuai dengan persyaratan internasional, bantuan yang telah diberikan harus dilaporkan secepatnya kepada director perusahaan.
10. Mengadakan familiarisasi terhadap semua perwira dan rating, membuat inspeksi harian pada semua bagian kapal dengan perhatian khusus pada daerah umum, ruang pemesinan, kabin officer, perbekalan makan gudang dan dapur, untuk memastikan standar kebersihan yang tetap terpelihara.

## **MUALLIM I**

Muallim I adalah kepala departemen Deck dan sebagai perwira pengganti apabila Nakhoda berhalangan dan bertindak sebagai pengawas langsung setiap pekerjaan di bagian Deck yang sifatnya sangat berbahaya.

### **Muallim I bertanggung jawab kepada nakhoda meliputi :**

1. Menyelenggarakan tugas jaga navigasi.
2. Administrasi, pengawasan koperasian yang aman dan ekonomis di deck departemen, pemeliharaan semua ruangan dan perlengkapan dibawah tanggung jawabnya, ketepatan waktu dalam mempersiapkan semua ruangan serta mengadakan pencatatan secara teliti dan benar.
3. Meyelenggarakan buku harian deck, buku olah gerak, buku catatan minyak, dan buku catatan lainnya, yang ada kaitannya dengan dept-deck dengan baik dan benar.
4. Memeriksa dan mengawasi kegiatan bongkar muatan.
5. Untuk pemeliharaan dari semua perlengkapan keselamatan, keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran, kecuali ditentukan

secara khusus untuk departemen mesin.

6. Sebagai perwira pencegah kecelakaan bekerja sama dengan Masinis II untuk menjamin kondisi kerja yang aman di atas kapal dan mengawasi semua tingkat pekerjaan khususnya yang berhubungan dengan kegiatan di deck agar dilaksanakan dengan aman sesuai dengan kecakapan pelaut yang baik.
7. Melaksanakan inspeksi yang dianggap perlu atau yang diperintahkan oleh Nakhoda.
8. Mengawasi pelatihan cadet deck.
9. Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya.

#### **Muallim I mempersiapkan kapal berlayar**

Sebelum pemberangkatan kapal dari pelabuhan Muallim I harus menjamin bahwa anak buah departemen deck sudah lengkap, barang-barang dan perlengkapan cukup untuk pelayaran yang direncanakan, serta mengadakan keamanan siap berlayar semua bagian kapal yang menjadi tanggung jawab departemen deck, terutama memberikan perhatian khusus kepada keseimbangan kapal, penutup kedap air, persediaan air tawar cukup untuk pelayaran dimaksud.

#### **Muallim I saat perbaikan kapal**

1. Membuat laporan kepada manajer armada tentang kerusakan-kerusakan yang terjadi di atas kapal dan meminta petunjuk tentang cara perbaikan yang harus dilaksanakan.
2. Membuat rencana kerja selama kapal dalam perbaikan dengan persetujuan / petunjuk port engineer.
3. Mengawasi dan membuat laporan perkembangan selama kapal dalam perbaikan.

#### **MUALIM II**

Mualim II bertanggung jawab kepada Nakhoda mengenai hasil kerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim jaga dan Perwira navigasi, bilamana bertugas menangani muatan atau ballast. Mualim II bertanggung jawab kepada Nakhoda melalui Mualim I .



### **Mualim II bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :**

1. Melaksanakan tugas jaga berlayar, dan pelabuhan.
2. Mempersiapkan perencanaan pelayaran sesuai petunjuk dari nakhoda.
3. Menarik garis haluan di peta berdasarkan petunjuk dan persetujuan dari nakhoda.
4. Memeriksa tersedianya peta-peta dengan koreksi terakhir dan buku-buku navigasi untuk keperluan pelayaran yang direncanakan dan melakukan koreksi sesuai dengan informasi terakhir yang ada di kapal.
5. Menentukan posisi kapal tengah hari dan menyiapkan laporan posisi tengah hari.
6. Merawat dan memelihara semua peralatan dan perlengkapan navigasi.

### **MUALLIM III**

#### **Tanggung jawab Muallim III**

1. Mualim III bertanggung jawab kepada nakhoda mengenai hasil kerja dan tindakan yang seharusnya sebagai seorang Mualim jaga dan perwira navigasi.
2. Bilamana bertugas menangani muatan atau ballast, mualim III bertanggung jawab kepada nakhoda melalui Mualim I. Mualim III bertanggung jawab terhadap hal-hal sebagai berikut :
  - a. Melaksanakan tugas jaga berlayar dan dipelabuhan.
  - b. Melaksanakan perawatan, pemeliharaan dan pengamanan pada sekoci penolong dan perlengkapannya.
  - c. Melaksanakan perawatan dan pemeliharaan pada baju pelampung, pelampung keselamatan dan perlengkapannya.
  - d. Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada life raft dan perlengkapannya.
  - e. Melaksanakan pengawasan dan pengamanan pada alat-alat isyarat bahaya, selang-selang dan nozzle pemadam, botol-botol

pemadam api yang portable dan alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran lainnya.

- f. Menyelenggarakan dan memelihara alat-alat keselamatan jiwa dan pemadam kebakaran sesuai arahan Muallim I

## **BOSUN**

Tugas dan tanggung jawab Bosun.

Bertanggung jawab kepada Muallim I mengenai hal-hal sebagai berikut :

1. Pengaturan dan pelaksanaan pemeliharaan rutin deck, pengawasan kerja harian juru mudi dan kelasi.
2. Pengaturan tugas juru mudi dan kelasi dalam rangka pengaturan bongkar muat, sandar/labuh dan mengevaluasi hasil kerja mereka.
3. siaga haluan pada saat olah gerak dan menyiapkan jangkar pada saat lego/hibob.
4. mencatat serta melaporkan semua pelaksanaan kerjanya kepada Muallim I

## **JURU MUDI**

Tugas dan tanggung jawab Juru Mudi :

Juru Mudi bertanggung jawab kepada Muallim I menangani hal-hal sebagai berikut :

1. Pada saat kapal berlayar, bertugas jaga dianjungan melaksanakan siaga dan menangani kemudi kapal.
2. Menyiapkan bendera-bendera, alat-alat pemadam di deck dan perlengkapan lainnya seperti yang diperintahkan oleh Muallim I atau Muallim jaga.
3. Memelihara dan menjaga kebersihan di anjungan serta bagian-bagian kapal lainnya seperti yang diperintahkan Muallim I.

## **KOKI**

Tugas dan Tanggung jawab koki

Koki bertanggung jawab kepada Mualim I mengenai hal-hal berikut:

1. Mengajukan dan menyiapkan kebutuhan bahan makanan sesuai menu.
2. Memasak makanan sesuai menu dengan memperhatikan nilai-nilai gizi serta syarat-syarat kesehatan.
3. Menyiapkan usulan kebutuhan alat-alat dapur.
4. Melaksanakan pengadaan bahan-bahan makanan kering/basah yang diperlukan untuk pelayaran dimaksud.
5. Melaksanakan tugas seperti yang diperintahkan oleh nakhoda/perwira-perwira.

## **DEPARTEMEN MESIN**

### **Kepala Kamar Mesin**

Tanggung jawab Kepala Kamar Mesin:

1. KKM adalah Kepala departemen mesin dan tanggung jawab kepada nakhoda mengenai administrasi, pengawasan keselamatan dan penghematan operasi pada departemen mesin.
2. Untuk pengoperasian, pemeliharaan dan perbaikan yang tepat guna pada semua mesin-mesin dan perlengkapan listrik, mesin perlengkapan deck, mesin pendingin bahan makanan dapur dan perlengkapan lainnya seperti yang telah ditetapkan.
3. Tanggung jawab yang berhubungan dengan sistem muatan dan mesin perlengkapan deck akan dilakukan bekerja sama dengan Mualim I.
4. KKM secara pribadi agar mengawasi semua pekerjaan dengan sifat bahaya yang tidak umum dan agar melihat bahwa semua tindakan keselamatan diperhatikan dengan cermat.
5. KKM sering melakukan inspeksi keruangan mesin untuk memastikan pengoperasian mesin-mesin dengan benar dan melihat bahwa awak kapal yang mengoperasikan melakukan tugas-tugas dengan perhatian.

6. Merencanakan permintaan bunker dan minyak lumas

## **MASINIS II**

Tanggung jawab Masinis II

1. Melakukan tugas jaga di kamar mesin pada waktu kapal berlayar dan di pelabuhan jika ditetapkan demikian.
2. Kondisi dan pemeliharaan mesin induk, dan perlengkapannya.
3. Keselamatan dan efesiansi kegiatan departemen mesin sesuai dengan pengarahan dan kebijakan perusahaan dan yang ditetapkan oleh KKM.

## **MASINIS III**

Masinis III bertanggung jawab kepada KKM mengenai hal-hal berikut :

1. Membantu KKM dalam bunker.
2. Kondisi dan pemeliharaan motor bantu serta ait compressor.
3. Melakukan tugas-tugas dan pekerjaan pemeliharaan terencana/PMS.

## **MANDOR MESIN**

Tugas dan tanggung Jawab Mandor Mesin

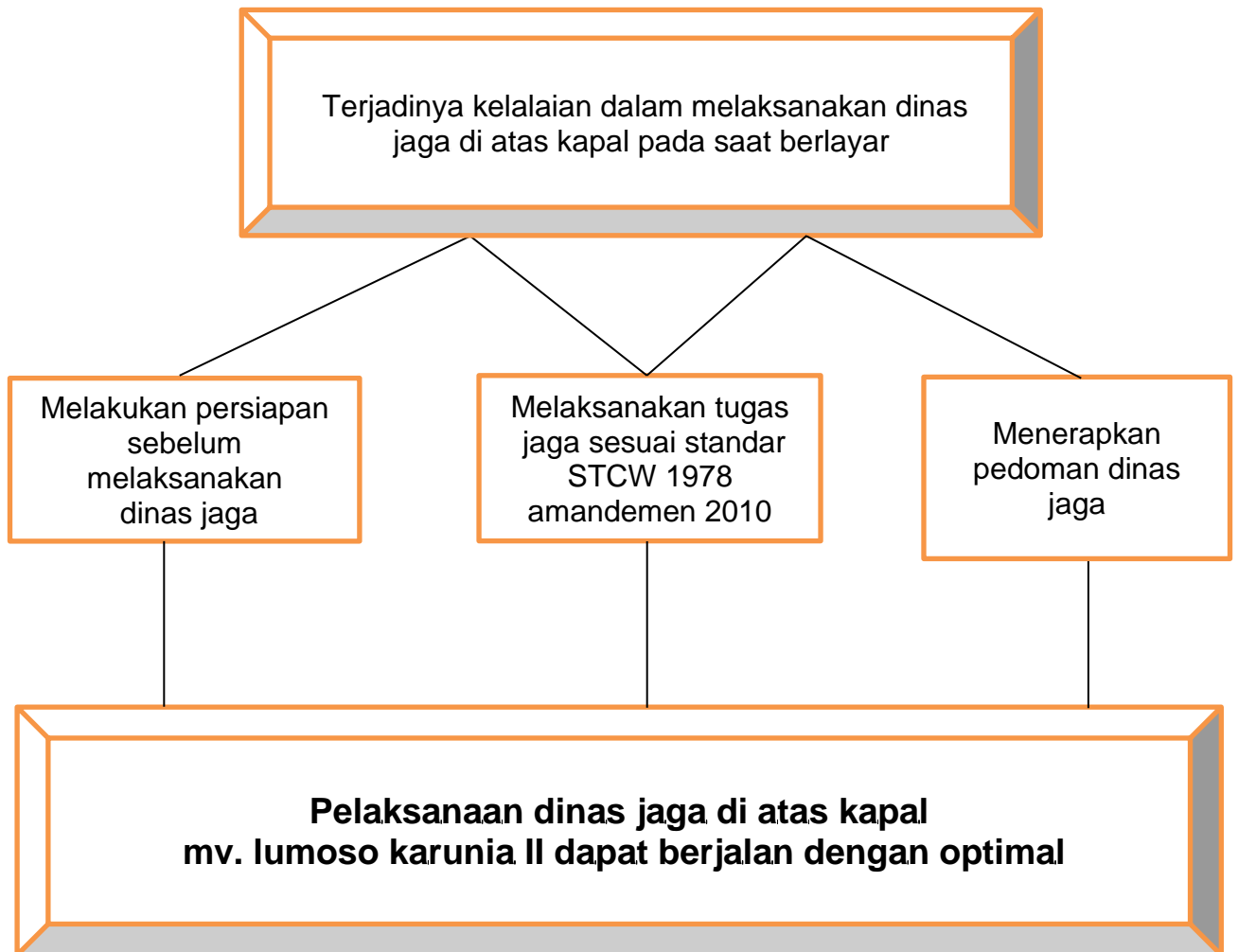
1. Pengawas kerja harisn juru mesin dan mengatur serta membuat jadwal tugas jaga juru mesin.
2. Menggantikan tugas juru mesin bila berhalangan.
3. Membantu pelaksanaan kerja dan melaksanakan perintah dari Masinis II
4. Mengevaluasi hasil kerja mekanik bengkel dan juru mesin, serta mencatat dan melaporkan semua pelaksanaan kerjanya kepada Masinis I

## **OILER**

### Tugas dan tanggung jawab Oiler

1. Menguasai, mengatasi dan mencatat semua alat-alat indikator pesawat yang sedang berjalan dan memeriksa minyak pelumas.
2. Melaporkan kepada masinis jaga apabila ada kelainan-kelainan pada pesawat yang sedang berjalan.
3. Melaksanakan pekerjaan harian di kamar mesin, membantu setiap ada tugas yang diperlukan pada waktu olah gerak dan harus berada di kamar mesin.
4. Membantu pencegahan pencemaran laut dan keselamatan kerja.
5. Melaksanakan kebersihan pesawat-pesawat, peralatan kerja serta kamar mesin.
6. Melaksanakan tugas lainnya seperti yang diperintahkan oleh Masinis II atau Masinis
7. Menguasai, mengatasi dan mencatat semua alat-alat indikator pesawat yang sedang berjalan dan memeriksa minyak pelumas.
8. Melaporkan kepada masinis jaga apabila ada kelainan-kelainan pada pesawat yang sedang berjalan.
9. Melaksanakan pekerjaan harian di kamar mesin, membantu setiap ada tugas yang diperlukan pada waktu olah gerak dan harus berada di kamar mesin.
10. Membantu pencegahan pencemaran laut dan keselamatan kerja.
11. Melaksanakan kebersihan pesawat-pesawat, peralatan kerja serta kamar mesin.
12. Melaksanakan tugas lainnya seperti yang diperintahkan oleh MasinisII atau Masinis jag

## L. Model berpikir



## **M. Pertanyaan Penelitian**

Sesuai dengan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas maka penulis merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut. “Diduga pelaksanaan dinas jaga di atas kapal MV. Lumoso karunia II lalai dalam melaksanakan tugas jaga sehingga dalam pelaksanaan dinas jaga tidak optimal menuruti aturan STCW amandemen 2010” BAB VIII yang mengatur tentang dinas jaga.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

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

Berdasarkan tujuannya, penelitian ini termasuk penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis dengan pendekatan induktif. Pendekatan induktif adalah cara analisis dari contoh-contoh kongkrit dan fakta-fakta diuraikan terlebih dahulu, baru kemudian dirumuskan menjadi suatu kesimpulan atau generalisasi.

Proses dan makna lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Selain itu landasan teori juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian.

Penelitian kualitatif melibatkan pengukuran tingkat suatu ciri tertentu. Untuk menemukan suatu dalam pengamatan, pengamat harus mengetahui apa yang menjadi ciri sesuatu itu. Oleh karena itu proses penelitian pendekatan kualitatif dimulai dengan pengembangan asumsi-asumsi dasar. Kemudian dikaitkan dengan kaidah-kaidah pemikiran yang digunakan dalam penelitian. Data yang telah dikumpulkan dalam survei dan wawancara diinterpretasikan.

#### **B. Definisi Konsep**

Definisi konsep adalah Batasan tentang pengertian yang di berikan peneliti terhadap konsep yang telah di pilih oleh peneliti. adapun penjelasan yang di temukan oleh peneliti antara lain:

1. Tugas jaga merupakan suatu kegiatan Pelaksanaan dinas jaga yang dilaksanakan selama berlayar berlabuh dan sandar



di pelabuhan oleh perwira jaga dan yang dilaksanakan dengan lancar dan aman. Tugas jaga dilaksanakan bergantian setiap 4 jam sekali kecuali dalam keadaan tertentu yang membutuhkan beberapa krew, hal ini dilakukan agar dapat mendapatkan keselamatan bagi crew, kapal, dan perusahaan berjalan sesuai dengan kaidah keselamatan pelayaran.

2. Pengamatan merupakan salah satu aturan yang dilaksanakan pada saat melakukan dinas jaga, yang dilakukan selama 30 menit sekali, pengamatan yang baik adalah pengamat yang melakukan pengamatan keliling dengan penglihatan, pendengaran dan menggunakan alat- alat navigasi di atas kapal.
3. Pengaturan jaga adalah pengaturan tugas jaga di atas kapal yang diatur berdasarkan ketentuan STCW 2010 yang harus diketahui sebelum melaksanakan tugas jaga demi kelancaran dan keselamatan pelayaran. Dan pada saat melaksanakan dinas jaga tidak meninggalkan anjungan tanpa seorangpun yang menjaga tanpa alasan apapun.
4. Serah Terima Tugas Jaga adalah suatu hal yang harus dilaksanakan pada saat melaksanakan dinas jaga demi mendapatkan hak untuk istirahat bagi seorang petugas jaga agar pada saat pelaksanaan jaga dapat berjalan dengan efisien. dimana perwira pengganti harus menjamin bahwa anggota-anggota yang membantunya mampu menjalankan tugas-tugasnya pada saat serah terima jaga bisa tepat waktu demi kelancaran pelayaran dan pelaksanaan dinas jaga.
5. Tujuan dari dinas jaga adalah agar pada saat melakukan pelayaran dapat sampai di tempat tujuan dengan selamat, dan tepat waktu sesuai waktu yang telah direncanakan dengan proses pengawasan yang cermat, waspada, agar tidak ada hal yang tidak diinginkan terjadi pada saat melakukan pelayaran.
6. Pedoman tugas jaga merupakan suatu hal yang harus diketahui oleh seluruh petugas jaga agar mereka tahu tugas

tugas yang harus dilaksanakan selama tugas jaga demi menciptakan pelayaran aman dan selamat sampai Tujuan.

### **C. Unit Analisis Data**

ialah jumlah keseluruhan dari unit analisa yang ciri- cirinya akan di duga. yang diambil dalam skripsi ini adalah Nahkoda dan Mualim I,II,III dan Juru mudi I,II,III yang melaksanakan dinas jaga di MV.Lumoso karunia II.

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

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan peneliti dalam proses pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut;

#### **1. Metode Penelitian Lapangan (*Field Research*).**

Penelitian lapangan merupakan salah satu metode pengumpulan data dalam penelitian kualitatif yang tidak memerlukan pengetahuan mendalam akan literatur yang akan digunakan serta kemampuan tertentu dari pihak peneliyi. Penelitian lapangan biasanya dilakukan untuk memutuskan kemana arah penelitiannya berdasarkan konteks. Penelitian yang dilakukan dengan cara peninjauan langsung pada obyek yang diteliti, data dan informasi dikumpulkan melalui:

- a. Metode Observasi, mengadakan pengamatan secara langsung di lapangan dimana penulis melaksanakan praktek laut di MV.Andalucia carrier
- b. Metode Wawancara (*Interview*), mengadakan tanya jawab secara langsung dengan para perwira dan kru yang ada di kapal MV. Lumoso Karunia II pada saat melakukan dan selesai dinas jaga

## 2. Metode Penelitian Pustaka (*Library Research*)

Penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari literatur, buku-buku dan tulisan-tulisan baik itu dari perpustakaan maupun dari artikel-artikel yang di share melalui internet yang berhubungan dengan masalah yang dibahas. Untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam membahas masalah yang diteliti.

### **E. Prosedur Pengolahan dan Analisis Data**

Teknik analisis data adalah cara atau metode untuk mengolah data menjadi sebuah hasil atau informasi yang valid dan juga mudah dipahami oleh orang umum. Metode analisis yang akan dipergunakan dalam penyelesaian hipotesis ini adalah :

Analisis deskriptif, yaitu suatu analisis yang menjelaskan tentang pelaksanaan dinas jaga di kapal. Kegiatan yang dilakukan setelah memulai langkah untuk menganalisis yaitu mengadakan praktek di kapal untuk mengetahui seperti apa situasi dengan bekal pengetahuan dari apa yang didapatkan lewat studi kepustakaan. Selanjutnya memulai identifikasi masalah-masalah yang ada dan masalah yang ditemui, maka dapat menentukan metode penelitian yang sesuai.

Apa yang diperoleh sesuai dengan langkah-langkah di atas, maka dapat mengumpulkan data yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Data yang telah diperoleh diolah sesuai dengan teori dan metode yang telah ditetapkan dari awal sebelum melakukan pengumpulan data. Data yang telah diolah kemudian dianalisis dengan menggabungkan hasil-hasil dari disiplin teori yang digunakan. Dari hasil perhitungan yang dianalisis kemudian membuat pembahasan mengenai hal tersebut.

Setelah semuanya dianggap selesai, maka barulah boleh menarik sebuah kesimpulan dari apa yang dianalisis dan dibahas kemudian juga memberikan saran apa yang sesuai dengan apa yang disimpulkan dan ini dapat merupakan bahan masukan dalam prosedur dinas jaga pada saat kapal sedang berlayar, barulah langkah-langkah ini dianggap selesai.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

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

Penulis melaksanakan praktek laut diatas kapal MV.LUMOSO KARUNIA II milik perusahaan PT.LUMOSO PRATAMA LINE dengan IMO 9443803 dan Call Sign YBPF2 adalah kapal Bulk carrier yang di bangun 2009 dan saat ini berlayar di bawah bendera Indonesia. MV.LUMOSO KARUNIA II berlayar dengan rute yaitu : Kalimantan, Papua,Cilegon.

Dalam melakukan penelitian, penulis menggunakan teknik pengumpulan data kualitatif yaitu dengan cara observasi. Penulis memilih menguraikan kejadian saat melaksanakan praktek laut di MV.LUMOSO KARUNIA II Berdasarkan pengalaman dan temuan penulis selama melaksanakan praktek yaitu: Berikut ini pemaparan mengenai fakta-fakta yang penulis temui selama praktek di MV.Lumoso karunia II mengenai pengetahuan awak kapal tentang pengimplentasian tugas jaga sesuai *STCW Amandemen 2010* untuk mengurangi *human error* dan meningkatkan keselamatan di kapal.

Dalam penelitian ini dilakukan berbagai pengamatan dan pengumpulan data melalui metode Observasi terhadap beberapa aktifitas pada saat melaksanakandinas jaga, selain itu dilakukan juga penelitian melalui metode wawancara terhadap *crew* MV.Lumoso karunia II diantaranya *Chief Officer, Second Officer, Third Officer, dan juru mudi.*

Dalam hal ini penulis dapat mengetahui pelaksanaan dinas jaga terkait pengetahuan implementasi atau penerapan tentang tugas jaga sesuai Dalam *STCW 1978 as amended in 2010* . Berikut ini pemaparan tentang hasil penelitian yang diperoleh pada saat melakukan Observasi di atas kapal dan wawancara terhadap crew Deck yang melaksanakan dinas jaga anjungan.

#### 1. Dari Hasil Observasi

##### a. Hasil Observasi pengamatan

Pada saat menjalankan praktek laut, yaitu pada tanggal 27 Maret 2022 kapal MV.LUMOSO KARUNIA II tiba di kalimantan *anchorage* pada pukul 08.00 LT, untuk menunggu info adanya jadwal bongkar dan muat di kalimantan, dan setelah *letgojankar* dan menunggu info dari pihak agen, info jadwal untuk MV.LUMOSO KARUNIA II akan adanya *pilot on board* pada 27Maret 2022 pukul 08.40 LT dan jadwal sandar pada pukul 09.00 LT, setelah MV.LUMOSO KARUNIA II muat di pelabuhan kalimantan setelah kurang lebih 2 hari, dan sudah *finish loading*, mendapatkan info jadwal dari agen, MV.LUMOSO KARUNIA II akan lepas sandar pada tanggal 29 Maret 2022 pada pukul 18.30 LT, setelah adanya info tersebut crew kapal yang berjaga dinas jaga, bersiap – siap karena sudah di edarkan *OHN* pada pukul 17.30 LT, setelah pandu naik

dan MV.LUMOSO KARUNIA II lepas sandar dari pelabuhan kalimantan, MV.LUMOSO KARUNIA II melanjutkan pelayaran menuju papua setelah kurang lebih pada pukul 20.05 LT MV.LUMOSO KARUNIA II memasuki jalur lalu lintas pelayaran kapal – kapal, pada saat itu yang berada di anjungan adalah yang berjaga 20.00 – 24.00 yaitu , *3<sup>rd</sup> officer*, dan *able body seaman*, *able body seaman* membantu *3<sup>rd</sup> officer* berjaga di anjungan karena sedang berada di jalur lalu lintas pelayaran, saat di alur, pada pukul 20.50 LT keadaan alur lalu lintas pelayaran lumayan ramai, terdapat kapal kapal lain dan juga kapal kapal tongkang yang berlayar di perairan tersebut.

*3<sup>rd</sup> officer* memberitahu *able body seamans* bahwa situasi terpantau aman dan lancar. Pada pukul 21.40 LT, *3<sup>rd</sup> officer* memantau ECDIS dan RADAR dan dilihat bahwa keadaan tetap aman dan lancar. Dikarenakan dirasa aman, officer memberanikan diri untuk mengerjakan laporan kapal dan tanpa di sadari memejamkan matanya dikarenakan kelelahan. Namun, *able body seamans* melihat seperti ada 2 buah bongkahan sampah yang mengambang dilaut sekitar 0,5 mil jaraknya dari kapal MV LUMOSO KARUNIA II. *Able body seamans* mengecek radar dan melihat bahwa tidak ada objek apa apa di depan, Dikarenakan rasa khawatir, *able body seamans* mencoba melihat objek tersebut dengan binocular, dan ternyata terdapat 2 buah kapal ikan lokal yang sedang menarik jaringnya tepat di tengah arah haluan kapal MV.LUMOSO KARUNIA II. *Able body seaman* sontak berteriak dan memberitahu *3<sup>rd</sup> officer* bahwa di depan kapal MV.LUMOSO KARUNIA II Terdapat 2 kapal ikan yang sedang menarik jaringnya tepat didepan haluan . *3<sup>rd</sup> Officer* pun kaget dan langsung melihat ke arah depan menggunakan binocular. *3<sup>rd</sup> officer* memerintahkan *Able seamans* untuk

mengubah mode steering menjadi Manual Steering. *3<sup>rd</sup> Officer* melihat kecepatan kapal MV.LUMOSO KARUNIA II sekitar 12,1 Knot, lalu *3<sup>rd</sup> officer* memantau arah haluan ke dua kapal ikan tersebut dan terlihat bahwa haluan kedua kapal ikan tersebut menuju arah kanan kapal, *3<sup>rd</sup> officer* memerintahkan *able body seamans* agar mengubah haluan " Hard To Port ! ". *Able seamans* pun mengubah haluan cikal kiri dan menunggu perintah selanjutnya dari *3<sup>rd</sup> officer*. Junior officer memantau situasi dan melihat haluan kapal mulai berubah kekiri, *3<sup>rd</sup> officer* memantau rudder angle dan memerintahkan *Able Seamans* untuk mengubah haluan " Mid Ship ! ". *Able seamans* pun mengubah haluan steering menjadi kemudi tengah tengah, *3<sup>rd</sup> officer* memantau haluan kapal dan terlihat mulai menjauh dari 2 buah kapal ikan tersebut, dan setelah 2 buah kapal ikan tersebut terlewati, *3<sup>rd</sup> officer* memerintahkan *able body seamans* untuk mengubah kembali haluan menuju waypoint yang dituju menuju papua.

Pada saat penulis mengambil data di kapal mengenai pelaksanaan pengamatan ( Aturan 5) saat berdinas jaga di MV.Lumoso karunia II, Penulis menemukan fakta bahwa kegiatan dinas jaga memang sebagian sesuai dengan aturan. yang mana mualim jaga dan juru mudi jaga telah mengetahui aturan dinas jaga yang berlaku mengenai pengamatan sesuai aturan 5, karena pengamatan yang baik yaitu dengan menggunakan penglihatan, pendengaran dan alat-alat navigasi yang ada di atas kapal serta melakukan plot posisi kapal setiap jam dan pada saat malam hari atau pada saat cuaca buruk lampu- lampu penerangan dan lampu navigasi dinyalakan, setiap pengamatan keliling dilakukan 30 menit sekali namun masih ada sebagian kecil mualim jaga yang lalai dalam melakukan dinas jaga pada saat melakukan pengamatan karena mengerjakan tugas tugas laporan yang harus dikerjakan



sebelum masuk pelabuhan atau sebaliknya pada saat melaksanakan dinas jaga dalam kewaspadaan secara terus menerus.

Adapun data tabel hasil observasi penulis sbb:

Tabel 1.2  
Pelaksanaan Pengamatan

No	Pengamatan	Pelaksanaan		
		sudah	belum	Kadang kadang
1	Menjaga kewaspadaan secara terus menerus.		√	
2	Memperhatikan sepenuhnya situasi-situasi dan resiko-resiko bahaya navigasi, tubrukan, kandas dan dll.			√
3	Mendeteksi kapal-kapal atau pesawat terbang yang sedang dalam bahaya.			√
4	Petugas pengamat harus mampu memberikan perhatian penuh.		√	
5	Tugas seorang pengamat dan tugas seorang pemegang kemudi harus terpisah.			√
6	Pengamatan keliling 30 menit sekali			√

b. Hasil Observasi pengaturan jaga

Pada saat penulis mengambil data dikapal mengenai pelaksanaan dinas jaga di MV.Lumoso karunia II dalam Peraturan jaga, disini terlihat bahwa *mualim jaga* yang melaksanakan dinas jaga sudah paham tentang peraturan jaga dimana pada saat melakukan dinas jaga *mualim jaga* tidak pernah meninggalkan anjungan selama jam jaga kecuali dalam keadaan darurat. saat waktu makan dan ibadah pun *mualim jaga* dan jurumudi jaga saling bergantian untuk melaksanakan ibadah, dan maka pada saat melakukan olah gerak pun *mualim jaga* bergantian melaksanakan ibadah pada saat jam sholat dan olah gerak berlangsung serta juru mudi digantikan oleh juru mudi lain yang sudah melakukan sedikit istirahat dan di tunjuk oleh kapten dan tidak meninggalkan anjungan dalam keadaan kosong. karena anjungan adalah pusat yang menentukan keselamatan crew dan kapal.

c. Hasil Observasi serah terima jaga

Dan pada saat penulis mengambil data dikapal mengenai pelaksanaan dinas jaga di MV.Lumoso karunia II dalam kegiatan serah terima jaga, di temukan bahwa ABK yang berdinas jaga telah menerapkan tugas jaga *Chapter VIII STCW 1978 as amended in 2010 Section B-VIII*. Dimana sebelum melakukan serah terima jaga, *mualim jaga* yang akan melaksanakan dinas jaga selanjutnya sudah berada di anjungan 15 menit sebelum pergantian jaga. saat serah terima jaga *crew* dinas jaga sebelumnya memberitahukan informasi keadaan selama mereka melaksanakan jaga Informasi-Informasi tersebut yaitu posisi kapal, cuaca, kecepatan, haluan kapal dan situasi yang akan dihadapi dan memastikan tim jaga mampu melaksanakan dinas jaga dalam kondisi sehat. namun masih ada beberapa yang masih terlambat dalam pergantian dinas jaga yang disebabkan oleh

beberapa factor kelelahan, mabuk karna ombak. Hal ini di karenakan tugas harian yang menumpuk belum lagi kegiatan lepas sandar dan tidur yang tidak teratur. contohnya saat bertepatan jam istirahat dan jam lepas sandar maka abk dan perwira jaga harus ikut serta membantu dalam proses tersebut atau tolak dini hari sehinggah ABK dan Officer yang akan berdinas jaga kelelahan yang menyebabkan keterlambatan jaga.

Tabel 1.3 Pelaksanaan Serah Terima Jaga

No	Serah terima jaga	pelaksanaan	
		Sudah	belum
1	Perwira pengganti 15 menit sebelum melaksanakan jaga sudah berada dianjungan		√
2	Perwira pengganti harus harus menjamin bahwa anggota-anggota tugas jaga yang membantunyamampu menjalankan tugas-tugas jaga.	√	
3	Perwira pengganti harus memperoleh kepastian posisi, haluan, kecepatan, cuaca, dan situasi navigasi	√	

4	Perwira tugas jaga yang sedang melakukan olah gerak atau tindakan tertentu untuk menghindari setiap bahaya yang sedang mengancam, pengganti tugas jaga harus ditangguhkan sampai tindakan atau olah gerak yang bersangkutan telah selesai.	√	
---	--	---	--

d. dari hasil obserfasi pedoman dalam melakukan dinas jaga

Pada saat penulis mengambil data mengenai pedoman dalam melakukan dinas jaga di atas kapal MV.Lumoso karunia II di temukan bahwa mualim jaga yang melakukan tugas jaga telah mengetahui pedoman dalam melakukan tugas jaga sesuai dengan stcw amandemen 2010 sebagai mana salah satunya di sebutkan bahwa tugas jaga di anjungan digunakan dan di alokasikan dengan berdasar pada prinsip prinsip sumber sumber penanganan di anjungan. Namun prinsip ini masi ada yang tidak berlaku sebagai mana mestinya seperti pada prinsip nomor 5 yang di sebutkan bahwa “tak seorang pun anggota tugas jaga navigasi di berikan tugas tambahan melebihi kemampuannya agar dapat melaksanakan tugas jaga secara efektif” tapi nyatanya penulis menemukan bahwa perwira masih terlambat dalam pergantian tugas jaga yang di akibatkan oleh tugas tambahan, penulis masih menemukan bahwa petugas jaga lalai dalam proses pengamatan di akibatkan karna mengerjakan tugas tambahan juga.

2. Dari Hasil Wawancara

Setelah mendapatkan hasil observasi untuk mengetahui Penerapan Dinas jaga sesuai dengan *STCW 1978 Amandemen 2010*, penulis juga melakukan wawancara untuk memperkuat pembahasan dalam judul tersebut. Dalam

hal ini penulis melakukan wawancara kepada beberapa responden.

- a. Hasil Wawancara tentang pengamatan Dari hasil wawancara Dari responden I (*chief officer*) tentang pengamatan (Aturan 5). Apa saja yang dilakukan pengamat saat pelaksanaan dinas jaga berlangsung?

*"Pada saat pelaksanaan dinas jaga kru yang melaksanakan dinas jaga harus mampu melakukan pengamatan dengan cermat, pengamatan dengan penglihatan, pengamatan dengan pendengaran dan menggunakan alat-alat navigasi yang ada di atas kapal, juru mudi juga melaporkan benda-benda yang dilihat, lampu dan suara-suara yang didengarkannya".*

Pelaksanaan Dinas jaga dalam pengamatan, pengamat harus melakukan pengamatan keliling, baik penglihatan, pendengaran dan menggunakan Alat-alat navigasi dan tim jaga harus mampu melakukan tugas jaga dan mampu melakukan pengamatan. Juru mudi dan cadet membantu mualim jaga melakukan pengamatan dan melaporkan benda- benda, lampu-lampu yang dilihat dan suara-suara yang didengar.

Dari hasil wawancara dari responden II (*second officer*)

tentang Peralatan navigasi.

Apa yang perlu diperhatikan dan digunakan saat mendeteksi kapal-kapal yang sedang dalam bahaya pada pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlayar?

*"Peralatan navigasi yang perlu diperhatikan dandigunakan pada saat pelaksanaan dinas jaga itu seperti lampu Navigasi yang digunakan pada saat malam hari dankabut atau cuaca buruk, dan alat navigasi GPS, Echo Sounder, Radar, Ais, Ecdis, serta Radio yang digunakan untuk melakukan komunikasi dengan kapal lain".*

Peralatan Navigasi diatas crew kapal perlu memperhatikan dan mampu menggunakan dengan baik dimana alat navigasi sangat diperlukan pada saat malam hari dan cuaca buruk, alat navigasi seperti GPS, Echo Sounder, Radar, Ais, Ecdis Dan Radio adalah alat navigasi yang sangat penting untuk diketahui agar pada saat berlayar kita mampu menggunakan untuk pengamatan dan mengetahui bahaya di sekitar kapal.

- b. Hasil Wawancara tentang Pengaturan jaga Dari hasil wawancara dari responden I (*chief officer*) tentang pengaturan jaga.

Bagaimana pengaturan jaga yang berlaku diatas kapal?

*“Pada pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan STCW 1978 Amandemen 2010 terkait dengan pengaturan jaga yaitu salah satunya tidak meninggalkan anjungan tanpa seorangpun menjaga pada saat melaksanakan dinas jaga. Dalam pelaksanaan dinas jaga muallim yang meninggalkan anjungan dalam keadaan darurat memberitahu juru mudi jaga apa alasan meninggalkan anjungan”.*

Pelaksanaan dinas jaga memiliki pengaturan jaga yang bertujuan untuk diterapkan pada saat melaksanakan dinas jaga kapal sedang berlayar, agar pelayaran aman dan terhindar dari bahaya harus mampu memahami pengaturan jaga sebelum melaksanakan dinas jaga. Salah satu pengaturan jaga pada saat melaksanakan dinas jaga seperti perwira yang melaksanakan dinas jaga tidak boleh meninggalkan anjungan tanpa seorangpun dan anjungan tidak boleh dalam keadaan kosong. Pada saat darurat dan ingin meninggalkan anjungan agar memberitahu juru mudi dan alasan meninggalkan anjungan. Adapun jurumudi juga Ketika ingin meninggalkan anjungan harus tunggu perwira jaga datang Kembali.

- c. Hasil Wawancara tentang Serah terima jaga Dari hasil wawancara dari responden III (*third officer*) tentang serah terima jaga.

Bagaimana pelaksanaan serah terima jaga diatas kapal?

*“Pada saat melakukan serah terima jaga perwira pengganti sudah berada dianjungan 15 menit sebelum jaga dan mampu memastikan bahwa tim jaga mereka mampu melaksanakan dinas jaga sesuai dengan aturan dalam keadaan sehat dan mampu menyesuaikan diri pada saat melaksanakan dinas jaga. Dan sebelum mengambil alih tugas jaga, pengganti memperoleh kepastian tentang posisi kapal, haluan kapal, kecepatan kapal, cuaca dan kondisi- kondisi yang akan dihadapi selama melaksanakan tugas jaga”.*

Pada pelaksanaan dinas jaga terkait serah terima jaga harus dipahami sebelum melaksanakan dinas jaga agar pada saat pelaksanaan jaga berlangsung mampu melakukan jaga sesuai aturan dan mampu mengetahui hal – hal apa saja yang akan dihadapi pada saat berdinas jaga serta dapat memastikan tim jaga selanjutnya mampu melaksanakan jaga dalam keadaan sehat. Hal – hal yang harus diketahui pada saat melakukan serah terima jaga seperti, haluan kapal, cuaca, posisi kapal, *speed* kapal dan hal - hal yang akan dihadapi selama jaga agar melakukan kewaspadaan terlebih dahulu.

- d. hasil wawancara tentang pedoman dalam melaksanakan tugas jaga dari hasil wawancara dengan responden IV (nahkoda)

‘apakah penerapan prinsip penangan sumber daya dianjungan dalam prosedur pedoman pelaksanaan dinas jaga sudah berjalan dengan baik?

*“dalam pelaksanaan pedoman dalam melaksanakan dinas jaga masih kurang optimal di karenakan masih banyaknya petugas jaga yang lalai dalam melaksanakan dinas jaga yang di akibatkan tugas tambahan(laporan kapal)”*

Dalam melaksanakan dinas jaga navigasi yang aman maka sangat penting untuk memahami dan menerapkan pedoman yang di paparkan oleh perusahaan kemudian ke mualim jaga dan jurumudi.

## **B. Pembahasan**

Untuk meningkatkan pengetahuan setiap anak buah kapal tentang dinas jaga dalam pelaksanaannya, maka para kru terutama perwira deck harus benar-benar mengetahui dan melaksanakan petunjuk pelaksanaan tugas jaga sesuai dengan *STCW Amandemen 2010 Chapter VIII*. Dengan hal ini kru yang akan melaksanakan dinas jaga harus dibekali dengan keterampilan dan kecakapan sebelum bergabung diatas kapal khususnya yang belum pernah mengikuti keterampilan untuk melaksanakan dinas jaga.

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

Maka dari itu pembahasan ini, penulis menuliskan pengalaman dan pengetahuan yang didapatkan pada saat melaksanakan praktek laut di MV.Lumoso karunia II selama 12 bulan kepada pembaca yang masih ingin mengetahui pelaksanaan tugas jaga, sebagai tambahan ilmu pengetahuan.

Maka hal-hal yang menjadi pokok pembahasan dalam hal ini yang perlu kita ketahui yaitu:

### **1. Pengamatan**

Dalam pengamatan yang baik harus selalu dilaksanakan dengan penglihatan, pendengaran dan menggunakan alat-alat navigasi yang ada diatas kapal. Terkait dengan pengamatan yang ada pada *STCW Amandemen 2010 Section B-VIII* tentang Menjaga kewaspadaan secara terus menerus.



namun hasil penelitian penulis, belum menerapkan aturan tersebut karena perwira yang melaksanakan jaga selama 4 jam tidak menjaga kewaspadaan secara terus menerus yang dimana maksud dari kewaspadaan secara terus menerus adalah selalu melakukan pengamatan keliling, menggunakan alat navigasi dan melakukan komunikasi dengan kapal lain selama melaksanakan dinas jaga, tetapi perwira yang melaksanakan dinas jaga belum melakukan pengawasan secara terus menerus karena pada saat berdinas jaga biasanya perwira jaga sibuk dengan laporan dan menggunakan alat navigasi seperlunya serta berkomunikasi dengan kapal lain pada saat kapal betul-betul berada pada kondisi yang akan menyebabkan tubrukan atau bahaya navigasi. Perwira jaga juga biasanya melakukan kegiatan lain pada saat melaksanakan dinas jaga seperti mengerjakan pekerjaan harian di di anjungan yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan pelayaran, sehingga sesuai dengan teori tentang kewaspadaan secara terus menerus pada pengamatan belum diterapkan.

Pengamatan juga harus memperhatikan sepenuhnya situasi-situasi dan resiko-resiko tubrukan, kandas dan bahaya navigasi lainnya. Dari hasil penelitian penulis perwira yang melaksanakan dinas jaga telah menerapkan dan memperhatikan situasi-situasi seperti tubrukan, kandas dan bahaya navigasi menggunakan peta, *binocular* dan alat navigasi lainnya seperti radar, *ecdis*, Gps, dan *Echo Sounder* tetapi dari beberapa yang melaksanakan dinas jaga masih ada yang belum melakukan perhatian sepenuhnya mengenai situasi-situasi dan resiko seperti tubrukan, kandas dan bahaya navigasi karena mualim jaga masih ada yang lalai saat melakukan dinas jaga sehingga tidak memperhatikan sepenuhnya seperti dalam melihat peta hanya sekali-kali dan menggunakan alat navigasi seperlunya. Sehingga dari hasil penelitian terkait memperhatikan sepenuhnya situasi-situasi dan resiko seperti tubrukan, kandas dan bahaya navigasi masih ada yang belum menerapkan.

Dari hasil penelitian mengenai pendeteksian kapal-kapal atau pesawat terbang yang sedang dalam bahaya sebagian kecil belum diterapkan karena seorang yang melaksanakan dinas jaga selamat 4 jam tidak selamanya melakukan pendeteksian kapal-kapal karena biasanya melakukan kegiatan lain yang tidak menyangkut kegiatan dinas jaga pada saat melaksanakan dinas jaga.

Petugas pengamat harus memberikan perhatian sepenuhnya, maksud dari pengamatan harus memberikan perhatian sepenuhnya tidak boleh diberikan tugas kepada seorang pengamat karena dapat mengganggu pelaksanaan pengamatan dan dari hasil penelitian pengamat masih melakukan kegiatan lain pada saat melaksanakan dinas jaga seperti mengerjakan pekerjaan tambahan dari capten seperti mengerjakan file yang perlu dikirim pada esok harinya di anjungan, pada saat berdinas jaga berlangsung. Maka dari itu seorang yang melaksanakan dinas jaga terkait petugas pengamat harus memberikan perhatian sepenuhnya belum diterapkan.

Tugas seorang pengamat dan tugas seorang pemegang kemudi harus terpisah, dari hasil penelitian penulis pemegang kemudi tidak merangkap tugas jaga pengamatan tetapi biasanya masih ada pemegang kemudi melakukan pengamatan pada saat melaksanakan dinas jaga seperti pada saat petugas pengamat, melakukan kegiatan seperti beribadah dan ingin ke toilet, begitupun dengan petugas pengamat biasanya merangkap tugas jaga pemegang kemudi pada saat pemegang kemudi melakukan kegiatan lain seperti beribadah. Maka dari hasil penelitian penulis sebagian kecil belum menerapkan terkait tugas seorang pengamat dan tugas seorang pemegang kemudi.

Dalam situasi yang diperhitungkan secara cermat dan tidak diragukan dan pengamatan jarak tampak keadaan cuaca dan laut telah diterapkan karena petugas pelaksanaan dinas jaga selalu memperhitungkan keadaan cuaca, jarak tampak dan kepadatan lalu lintas, seperti yang dilihat oleh penulis setiap minggu petugas jaga selalu mempersiapkan bmkg gelombang ombak atau cuaca setiap minggu dan setiap pergantian jaga selalu melakukan koordinasi tentang keadaan cuaca selama melakukan dinas jaga.

Sesuai dari hasil penelitian penulis mengenai pengalaman setiap perwira yang melakukan tugas jaga dan pengetahuan perwira tugas jaga bersangkutan dengan peralatan sudah sesuai dimana dari hasil Observasi dan Wawancara penulis tersebut dapat menyimpulkan bahwa seorang yang melaksanakan dinas jaga telah mengetahui dan memiliki pengalaman yang banyak diatas kapal pada saat kapal sedang berlayar karena rata-rata kru kapal yang melaksanakan dinas jaga adalah orang yang memiliki pengalaman dan sudah lama bekerja dikapal dan dapat menggunakan alat-akat navigasi yang ada diatas kapal.

## 2. Pengaturan Jaga

Dari hasil penelitian Observasi dan Wawancara penulis tentang pengaturan jaga sudah sesuai dengan aturan yang berlaku, anjungan tidak pernah boleh ditinggalkan tanpa seorang pun menjaganya dan perwira telah memahami dan menerapkan aturan tersebut dimana anjungan tidak pernah ditinggalkan dalam keadaan kosong pada saat melaksanakan tugas jaga, mualim jaga dan juru mudi jaga akan bergantian untuk melaksanakan ibadah sehingga anjungan tidak pernah ditinggalkan dalam keadaan kosong.

Dalam pengaturan jaga tersebut tim jaga tidak pernah meninggalkan anjungan dalam keadaan kosong yang mana telah diatur sesuai *Stcw Amandemen 2010* agar dalam pelayaran aman dan mencegah bahaya-bahaya Navigasi pada saat kapal sedang berlayar. Dari hal itu tersebut bahwa dalam pelaksanaan dinas jaga terkait pengaturan jaga telah diterapkan.

### 3. Serah Terima Jaga

Dari hasil penelitian penulis terkait serah terima jaga yang dimana perwira pengganti harus sudah berada dianjungan 15 menit sebelum melaksanakan dinas jaga untuk mempersiapkan diri dan tim melakukan dinas jaga telah diterapkan oleh perwira-perwira dan tim jaga dalam pelaksanaan dinas jaga, pengganti biasanya berada dianjungan kurang dari 15 menit sebelum pergantian jaga untuk mengetahui hal-hal yang akan dilakukan pada selama berdinas jaga seperti cuaca, haluan kapal, kecepatan kapal dan posisi kapal. Namun masih ada sebagian kecil yang terlambat dalam pergantian dinas jaga yang disebabkan oleh kegiatan yang sangat padat dan tidur yang tidak teratur, contohnya pada saat kapal sandar dan tolak dini hari yang harus ikut berpartisipasi dalam olah gerak sehingga pada saat akan melaksanakan dinas jaga terlambat dalam pergantian jaga. Dari beberapa perwira jaga salah satu dari perwira jaga yang pernah terlambat karena factor tersebut.

Perwira pengganti harus menjamin tim jaganya mampu melaksanakan dinas jaga dan membantu tugas-tugas dinas jaga selama jaga serta dapat menyesuaikan diri, dari hasil penelitian telah diterapkan pada setiap pergantian jaga perwira pengganti selalu dipastikan dalam keadaan sehat dan apabila perwira pengganti dalam keadaan sakit akan ada yang menggantikan dan dipastikan dapat melaksanakan dinas jaga. Dan setiap pergantian muallim jaga yang diganti selalu memastikan bahwa pengganti mampu melaksanakan jaga dan memberikan kepastian tentang posisi kapal, cuaca, haluan kapal, kecepatan kapal dan kondisi-kondisi yang serta bahaya yang akan dihadapi selama melaksanakan tugas jaga.

Serah terima jaga tentang perwira tugas jaga harus diganti dalam keadaan sedang melakukan olah gerak atau tindakan lain seperti menghindari bahaya, maka pengganti tugas jaga harus ditangguhkan sampai tindakan atau olah gerak yang bersangkutan selesai dan pada perwira di MV.Lumoso karunia II telah menerapkan hal tersebut yang dimana pada saat mualim jaga melakukan olah gerak, menghindari bahaya serta perubahan haluan tidak akan digantikan apabila tindakan tersebut belum selesai dan setelah selesai tindakan tersebut barulah digantikan oleh perwira pengganti dan diberitahu untuk melanjutkan jaga.

#### 4. Pedoman dalam pelaksanaan tugas jaga

Dari hasil penelitian penulis terkait pedoman pelaksanaan dinas jaga yang dimana disebutkan prinsip prinsip penanganan sumber sumber di anjungan salah satunya adalah petugas jaga tidak boleh di beri tugas tambahan di luar dari pada kemampuannya dan tidak boleh mengerjakan pekerjaan lain pada saat dinas jaga namun dari hasil penelitian pedoman ini masi tidak terlaksana dengan baik. Hal ini tidak sesuai dengan apa yang di terapkan dalam stcw amandemen 2010.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah pada bab sebelumnya, dan untuk menjawab pada rumusan masalah jadi kesimpulan di katakan berdasarkan hasil olahan data dan wawancara maka penulis menarik kesimpulan bahwa faktor faktor yang menyebabkan terjadinya kelalaian pada saat melakukan dinas jaga adalah pada saat pengamatan yaitu ketika saat dinas jaga kapal jalan proses pengamatan tidak berjalan dengan optimal di karnakan banyak nya tugas laporan yang harus cepat di selesaikan kemudian pada saat serah terima jaga di katakan faktor pada saat pergantian jaga seringkali terlambat sehingga proses pergantian jaga tidak berjalan optimal sesuai aturan stcw amandemen 2010 kemudian pada saat pelaksanaan pedoman dinas jaga itu dikatakan bahwa faktor kelalaian dalam melaksanakan dinas jaga pada pelaksanaan pedoman dinas jaga. Inilah yang menjadi faktor terjadinya kelalaian dalam melaksanakan dinas jaga sehingga pada saat melaksanakan dinas jaga di kapal tidak berjalan dengan optimal sesuai dengan apa yang di atur oleh STCW 1978 amandemen 2010.

## **B. SARAN**

Sesuai dengan kesimpulan yang telah dibahas oleh penulis,  
Maka di sarankan kepada

1. Petugas jaga navigasi Untuk memahami dan menerapkan apa saja yang harus diketahui dalam melaksanakan tugas jaga dan tidak lalai atau menyepelekan aturan aturan yang berlaku seperti melakukan pengamatan yang baik, melaksanakan jaga sesuai pengaturan jaga dan melakukan serah terima jaga yang sesuai Stcw Amandemen 2010 30 menit sebelum serah terima sudah ada di anjungan agar dalam pelaksanaan dinas jaga kapal berlayar dengan aman.
2. Seorang nahkoda agar dapat memberitahuakan perwira jaga dan jurumudi secara tegas dan menerapkan disiplin yang kuat agar seorang petugas jaga tidak menyepelekan atau mengabaikan aturan yang berlaku sehingga dalam melakukan jaga navigasi dapat terlaksana dengan baik dan benar demi keamanan dan keselamatan pada saat kapal berlayar.

## DAFTAR PUSTAKA

Mawardi, K. (2021). Pengaturan Pelaksanaan Dinas Jaga di Kapal Sesuai STCW 1978 as Amended 2010. *Majalah Ilmiah Bahari Jogja*, 19(1), 87-103.

KBBI,2020. Kamus Besar Bahasa Indonesia ( KBBI ) [ Online ] available at : Hhttp://kbbi.web.id/dinas ( Diakses pada tanggal 12 Mei 2020 )

Corps Alumni Bumiseram Makassar. (2019). *Peralatan Navigasi dan Sumberdaya yang digunakan di atas Kapal*. <https://cabmakassar.org/peralatan-navigasi-dan-sumberdaya-yang-digunakan-diatas-kapal/>

School of Marine Education. (2020). *OOW (Officer of the Watch)*. <https://ilearninternational.org/tx-course/oow/>

Mawardi, Kholid. (2021a). Pengaturan Dinas Jaga di Kapal sesuai STCW 1978 as Amended 2010. Semarang: Universitas Maritim AMNI Semarang.

Capt. E.W Manikome dalam Adi B (2012) Maritime Organization

MIBJ Vol. 19 No.1, Februari 2021 Kholid maward

Bridge Procedures Guide Third Edition. (1998). *International Chamber Of Shipping*. London:Marisec Publications.

Syibli, Y. M., & Nuryaman, D. (2021). Peranan Alat Navigasi di Kapal

Kinerja Navigator Dalam Pelaksanaan Tugas Jaga Bervavigasi. *Hearani Nurwahidah , Irwansyah*.



## RIWAYAT HIDUP



**BANGKIT FEBRIAN** , lahir di kramatjati, jakarta timur , indonesia pada tanggal 23 agustus 2000 putra dari pasangan bapak Setiono dan ibu Yeni dior sebagai anak 2 dari 3 bersaudara. Awal Pendidikan SD di SDN Jatisampurna 08 pada tahun 2006 dan lulus pada tahun 2012 kemudian lanjut SMP di SMPN 28 Bekasi pada tahun 2012 dan lulus pada tahun 2015 dan lanjut SMA di SMA Bina bangsa mandiri pada tahun 2015 dan lulus pada tahun 2018. Setelah menyelesaikan Pendidikan sekolah menengah ke atas, penulis melanjutkan pendidikan di PIP MAKASSAR angkatan XL dengan program studi jurusan nautika diploma IV pada tahun 2019. Kemudian penulis melakukan praktek laut pada semester V & VI di MV.Lumoso karunia II selama 1 tahun kemudian kembali melanjutkan pendidikan di semester VII & VIII sampai selesai. Selama di politeknik ilmu pelayaran makassar penulis turut aktif menjadi member band & member pedang pora.. Kemudian penulis sekarang akan menyelesaikan pendidikan diploma IV pelayaran di politeknik ilmu pelayaran makassar.