

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA UNTUK
MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN
DI KM. JETLINER**



MUH.ZULKIFLY

NIT.19.41.179

NAUTIKA

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA UNTUK
MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN DI
KM.JETLINER**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaian
Program Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi Nautika

Disusun dan Diajukan oleh

MUH. ZULKIFLY

NIT 19.41.179

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024**

SKRIPSI
ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA UNTUK
MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN DI KM.
JETLINER

Disusun dan Diajukan oleh:

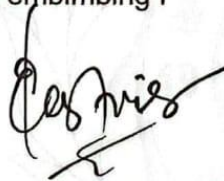
MUH. ZULKIFLY
NIT. 19.41.179

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal, 31 JANUARI 2024

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II


Capt. Endang Lestari, S.Si. T.,
M.Adm.S.D.A.,M.Mar
NIP. 19801221 200912 2 005


Nurwahidah, S.P.d., MT., M.Mar.
NIP. 197410092009122001

Mengetahui:

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

Ketua Program Studi Nautika


Capt. Irfan Faozun, M.M.
NIP. 19730908 200812 1 001


Rosnani, M.A.P.
NIP. 19750520 200502 2 001

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya maka penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul **“ANALISI PELAKSANAAN DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN Di KM JETLINER”**.

Penyusunan skripsi ini berdasarkan atas pengalaman-pengalaman dan kenyataan yang penulis alami sewaktu praktek di atas kapal serta buku-buku relevan dalam penulisan skripsi ini. Penulis menyadari bahwa di dalam penulisan skripsi masih jauh dari kesempurnaan baik dari segi bahasa, susunan kalimatnya maupun cara penulisan serta pembahasan materinya. Oleh karena itu demi kesempurnaan skripsi ini, kritik, ide dan saran yang sifatnya membangun, sangat penulis harapkan dari para pembaca.

Penulis merasakan betapa besar uluran tangan Tuhan melalui orang-orang disekeliling penulis yang dengan cinta dan hati yang tulus bersedia memberikan bantuan, dukungan, dan bimbingan serta saran-saran yang sangat bermanfaat sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis dengan senang hati menyampaikan terima kasih kepada yang sebesar besarnya kepada pihak yang membantu dalam proses penyelesaian skripsi ini :

1. Capt. RUDY SUSANTO M.Pd. Selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
2. Capt. Irfan Faozun, M.M. Selaku Pembantu Direktur 1.
3. ROSNANI, M.A.P Selaku Ketua Program Studi Nautika.
4. Capt. ENDANG LESTARI, S.Si.T.,M.Adm.S.D.A.,M.Mar. selaku pembimbing I yang sudah membantu penulis dalam penyusunan skripsi.
5. NURWAHIDAH, S.Pd.,M.T.,M.Mar selaku pembimbing II yang telah banyak membantu dalam penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh Dosen dan Staff Pembina, Karyawan dan Karyawati

Politeknik IlmuPelayaranMakassar

7. Orang tua, Saudara serta seluruh keluarga tercinta atas semua dorongan dan dukungannya serta kasih sayangnya selama ini
8. Nahkoda Kapal Serta Crew kapal KM JETLINER
9. Rekan-rekan Taruna / Taruni terkhusus angkatan LIX serta semua pihak yang telah membantu hingga selesainya penulisan skripsi.

Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini bahwa masih banyak kekurangan jika dilihat dari semua sisi. Hal ini terlepas dari kemungkinan adanya kalimat atau kata yang kurang menyenangkan dan perlu diperhatikan. Namun dengan sepenuh hati, Penulis berharap dapat menciptakan pesan bagi pembaca setelah naskahnya selesai.

Akhirnya penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna bagi dunia kemaritiman, khususnya bagi pribadi Penulis dan Awak kapal didalam menerapkan dan melaksanakan tugas dan tanggung jawabnya.

Makassar, 31 Januari 2024

Muh. Zulkifly

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : MUH. ZULKIFLY
Nomor Induk Taruna : 19.41.179
Jurusan : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

”ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN DI KM JETLINER”

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

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

Makassar, 31 Januari 2024

TTD

Muh. Zulkifly
NIT. 19.41.179

ABSTRAK

MUH. ZULKIFLY, *Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Bahaya Tubrukan di KM JETLINER* (dibimbing oleh Endang Iestari dan Nurwahida).

Jaga adalah tugas yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan kondisi aman. Pengaturan jaga di kapal baik dek maupun departemen mesin diatur oleh ketentuan amandemen STCW 1978 bab VIII tahun 1995 mengatur hal-hal yang diperlukan oleh awak kapal selama melaksanakan tugasnya.

Penelitian dilaksanakan di KM JETLINER. Metode penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Dan yang menjadi sampel dalam penelitian ini yaitu officer deck Mualim 1, Mualim 2, Mualim yang menangani dan bertanggung jawab radar. Mode pengumpulan data yang dilakukan yaitu metode observasi secara langsung dan dokumentasi.

Hasil yang diperoleh selama melakukan penelitian di atas KM JETLINER, ditemukan bahwa penerapan jaga di kapal dinilai 70%. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pada kasus di KM JETLINER dikategorikan cukup baik, namun 30% kurang teliti dalam berdinas jaga .

Kata Kunci : *Analisis, Dinas Jaga, Awak kapal*

ABSTRACT

MUH. ZULKIFLY, *Analysis of the Implementation of watchkeeping to Prevent Impact Hazards at KM JETLINER* (supervised by Endang Lestari and Nurwahida).

Watchkeeping is a duty that the work done on the ship or at port to create conditions for safe. Guard arrangements on ships, both deck and engine departments, are regulated by the provisions of the 1978 STCW amendment chapter VIII of 1995 regulating the matters required by the crew during the performance of their duties.

The research was conducted at KM JETLINER. The research method was qualitative descriptive. And the sample in this study were the deck officer Chief Officer, Second Officer, Third Officer who handles and responsible for radar. The mode of data collection carried out was the method of direct observation and documentation.

Results obtained during the research on KM JETLINER, found that the implementation of watchkeeping on board is valued 70%. So it can be concluded that the implementation of the service in case of KM JETLINER is categorized good enough, however 30% less careful in watchkeeping.

Key Word: *Analysis, Watchkeeping, Crew*



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	v
ABSTRACT	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	3
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Pengertian Dinas Jaga	5
B. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira	10
C. Bahaya Navigasi	15
D. Collision Regulation	17
E. Kerangka Pikir	24
F. Hipotesis	25
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis Penelitian	26
B. Definisi konsep	26
C. Unit Analisi	27
D. Metode Pengumpulan Data	27
E. Teknik Analisis Data	28

BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
	A. Hasil Penelitian	30
	B. Pembahasan Masalah	35
BAB V	PENUTUP	
	A. Simpulan	50
	B. Saran	50
DAFTAR PUSTAKA		51
RIWAYAT HIDUP		52

DAFTAR TABEL

	Halaman
4.1 Pembagian Tugas Jaga Navigasi	32
4.2 Jadwal Jaga	32

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
2.1 Kerangka Pikir Penelitian	25

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dalam pelaksanaan dinas jaga laut pada saat kapal sedang berlayar diperlukan konsentrasi, ketelitian, tanggung jawab yang tinggi dalam membawa kapal serta kecakapan sebagai pelaut yang baik dalam pengambilan keputusan. Maka mualim jaga sebagai pengganti Nahkoda, dia bertanggung jawab penuh setiap saat selama jam tugasnya terhadap keselamatan kapal dan patuh terhadap Collision Regulation 1972 dan Regulation II/1 dari STCW 1978 as amended in 2010.

Sebagai mualim yang professional dalam menjalankan tugasnya, perlu didukung oleh data-data navigaasi yang dapat dipertanggung jawabkan, yang mana data-data tersebut didapatkan dari pemerintah/agen atau pihak lain. Ini diperlukan partisipasi dari mualim itu sendiri dalam mengolah informasi-informasi yang ada seperti rintangan-rintangan pelayaran, gangguan-gangguan magnetik dan pencemaran laut agar dalam pelaksanaan dinas jaga dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

adapun dalam pelaksanaan dinas jaga yang efisien, mualim harus yakin bahwa semua peringatan dini secara visual yang berlangsung pada situasi yang ada, termasuk kehadiran kapal-kapal dan tanda-tanda dari daratan pengamatan yang terus menerus dan baringan dari kapal-kapal yang mendekati serta pengamatan radar dan echo sounder secara berkala.

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

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

Salah satu contoh kasus yang terjadi dikapal KM JETLINER adalah pada saat dinas jaga menuju kota bau bau dari kota kendari, kapal km jetliner dimana kejadian tersebut hampir terjadi tubrukan di selat bau bau pada jam 00:15 Hal ini belum di sadari oleh mualim II pada saat hamper memasuki selat bau bau,pada saat memasuki selat bau bau, mualim II langsung kaget dengan melihat kapal di dalam selat sedangkan posisi kita pada saat itu hampir memasuki selat tersebut,mualim II bingung dengan hal tersbut dan ragu ragu mengambil keputusan dan akhirnya mualim II menelfon captain dan mejelaskan apa yang terjadi,captain pun langsung mengintruksikan untuk memutarakan kapal di luar perairan selat bau bau sampai kapal yang di dalam keluar.

Human error merupakan salah satu faktor penyebab kecelakaan laut terbesar yang selama ini terjadi di Indonesia dalam banyak kasus yang seharusnya bisa mencegah kecelakaan itu adalah mereka yang bertanggung jawab untuk melaksanakan tugas navigasi di atas kapal-kapal yang dimaksud oleh sebab itu di dalam mengemban tugas-tugasnya seorang Nakhoda kapal harus memahami dan mampu menerapkan Collision regulation 1972 secara utuh, begitu juga dengan perwira jaga navigasi yang ketika melaksanakan dinas jaga laut adalah sebagai wakil dari Nakhoda dan tanggung jawabnya setiap waktu adalah melaksanakan tugas jaganya dengan seksama serta memastikan bahwa pengawasan yang efisien selalu terpelihara untuk mencegah terjadinya kecelakaan dilaut.

Sejalan dengan perkembangan teknologi dunia dibidang perkapalan dan pelayaran, dimana jumlah kapal-kapal niaga dari berbagai jenis dan ukuran serta kecepatannya terus meningkatkan maka faktor keselamatan pelayaran menjadi persyaratan utama di dalam mengoperasikan kapal-kapal. Dalam hal ini setiap Nakhoda dan perwira jaga navigasi harus dapat mengambil langkah-langkah yang tepat di dalam mencegah terjadinya bahaya-bahaya dilaut seperti bahaya kapal kandas, bahaya tubrukan dan sebagainya.

Penulis menyadari bahwa mualim jaga memiliki peran penting dalam mengolah gerak kapal saat kapal berlayar untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan khususnya adanya bahaya tubrukan. Dalam hal ini penulis merasa tergugah untuk mengadakan penelitian mengenai pelaksanaan dinas jaga di atas kapal untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan.

B. Rumusan Masalah

Bagaimana pelaksanaan dinas jaga perwira saat kapal berlayar ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai penulis antara lain :

Untuk mengetahui prosedur pelaksanaan dinas jaga dalam mencegah terjadinya bahaya tubrukan saat kapal berlayar.

D. Manfaat Penelitian

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

1. Secara Teoritis

- a) Memberikan informasi yang di harapkan dapat menjadi bahan masukan dalam memperbaiki pelaksanaan dinas jaga yang kurang sesuai dengan prosedur di atas

kapal, sehingga pada akhirnya akan tercipta suasana kerja yang di harapkan oleh semua pihak

- b) Pengembangan ilmu sekaligus tambahan ilmu mengenai dinas kapal di atas kapal KM JETLINER
- c) Mampu memberikan sumbangan pikiran tentang dinas jaga untuk mencegah bahaya yang akan terjadi di kapal KM JETLINER

2. Secara Praktis

- a) 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.
- b) Menambah informasi kepada crew kapal tentang pengaruh/akibat yang ditimbulkan jika lalai dalam melaksanakan dinas jaga.
- c) Menambah pengetahuan bagi penulis maupun pembaca tentang kegiatan dinas jaga yang ada di atas kapal KM JETLINER

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Pengertian Dinas Jaga

E.W. Manikome (2008), dalam karyanya mengenai tugas jaga, menjelaskan bahwa "jaga" merujuk pada mengamati dengan teliti dan berhati-hati. Jaga juga merujuk pada periode waktu tertentu untuk melakukan pengawasan. Dalam konteks laut, istilah "tugas jaga" mengacu pada tanggung jawab perwira dan kru kapal dalam periode tertentu (biasanya empat jam) untuk menjaga kapal. Jadi, istilah "tugas jaga" memiliki makna sebagai berikut

1. "Cermat" mengindikasikan memberikan perhatian sepenuhnya dan mengawasi dengan kewaspadaan, serta menjaga kapal secara seksama.
2. "Awat" Pengawasan yang berkelanjutan dan sangat berhati-hati disorot sebagai tindakan yang dilakukan dengan seksama karena alasan atau tujuan tertentu, terutama untuk memantau dan menghindari risiko tabrakan.
3. "Pentingnya kewaspadaan" menunjukkan betapa pentingnya selalu siap dan mampu menghadapi segala situasi yang mungkin timbul.

Dari definisi tersebut diatas Pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.

Maksud dan tujuan dilaksanakannya dinas jaga adalah :

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



Dinas jaga kapal merujuk pada tugas dan tanggung jawab sekelompok awak kapal yang ditugaskan untuk memastikan pengoperasian yang aman dan lancar selama periode waktu tertentu, biasanya dalam suatu siklus atau jadwal tertentu. Tugas ini sangat penting untuk menjaga keselamatan kapal, kru, dan kargo yang diangkutnya. Menurut para ahli di bidang kelautan dan navigasi, "dinas jaga kapal" melibatkan sejumlah aspek kunci: Keamanan Kapal: Dalam dinas jaga kapal, awak bertanggung jawab untuk memastikan keamanan fisik kapal itu sendiri. Ini termasuk pemantauan sistem keamanan, deteksi potensi kerusakan atau kebocoran, serta memastikan bahwa kapal tidak terlalu terbebani oleh peralatan atau kargo. Navigasi: Navigasi adalah bagian penting dari dinas jaga kapal. Awak di dinas jaga bertanggung jawab untuk memantau perjalanan kapal, menggunakan peralatan navigasi seperti radar, peta laut, dan GPS, serta mengambil langkah-langkah untuk memastikan kapal tetap pada rute yang benar. Pemantauan Lingkungan: Dalam dinas jaga kapal, penting untuk memantau kondisi lingkungan sekitar kapal, termasuk perubahan cuaca, arus laut, dan keadaan laut. Informasi ini penting untuk mengantisipasi potensi risiko seperti badai atau perubahan kondisi laut. Komunikasi: Awak dinas jaga harus tetap berkomunikasi dengan bagian lain di kapal dan dengan pangkalan darat atau pusat kontrol maritim. Komunikasi yang efektif memungkinkan mereka untuk berbagi informasi penting dan mengkoordinasikan tindakan jika situasi darurat muncul.

Pemantauan lalu lintas maritim: kapal-kapal sering beroperasi di sekitar jalur lalu lintas maritim yang sibuk. Dalam dinas jaga, awak harus memantau pergerakan kapal lain untuk mencegah tabrakan dan menjaga jarak yang aman. Kesiapsiagaan: Dalam dinas jaga kapal, kru harus selalu siap untuk mengatasi situasi darurat atau keadaan tak terduga. Ini mencakup pelatihan reguler, pemeriksaan peralatan

keselamatan, dan penanganan cepat terhadap insiden seperti kebakaran atau bocor. Secara keseluruhan, "dinas jaga kapal" adalah konsep yang luas dan kompleks, yang mencakup berbagai aspek untuk menjaga kapal beroperasi dengan aman dan efisien. Ini memerlukan kerjasama yang baik antara semua awak kapal dan kesiapan untuk menghadapi tantangan yang mungkin timbul selama perjalanan laut. Dinas jaga kapal merupakan istilah yang merujuk pada tugas dan tanggung jawab sekelompok awak kapal yang bertugas untuk memastikan operasi dan keamanan kapal selama periode waktu tertentu, terutama saat kapal berada di laut atau dalam keadaan sandar di pelabuhan.

Tugas ini sangat penting untuk menjaga kelancaran perjalanan kapal, melindungi kargo, dan memastikan keselamatan seluruh awak kapal.

Dalam lingkungan kelautan, dinas jaga kapal melibatkan berbagai kegiatan yang mencakup pengawasan, pemeliharaan, dan reaksi terhadap situasi darurat. Salah satu tujuan utamanya adalah untuk memastikan kapal dan muatan tetap dalam kondisi aman serta memenuhi standar keamanan maritim. Ahli maritim dan kelautan, seperti kapten kapal, insinyur kelautan, dan ahli keselamatan maritim, memiliki pandangan yang kaya tentang pengertian dan pentingnya dinas jaga kapal. Dalam konteks tugas mereka, kapten kapal berperan penting dalam merencanakan dan mengawasi dinas jaga kapal. Mereka bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal berlayar sesuai dengan rencana, menghindari rintangan, dan mengatasi perubahan cuaca. Kapten juga harus memastikan bahwa awak kapal yang bertugas pada dinas jaga memiliki kualifikasi dan pelatihan yang memadai. Perwira jaga juga berperan penting dalam dinas jaga kapal. Mereka bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua sistem mekanis dan listrik di kapal berfungsi dengan baik. Selama dinas jaga, perwira jaga harus siap merespons setiap masalah teknis yang

mungkin timbul, seperti gangguan mesin atau kerusakan sistem.

Selain itu, perwira jaga memiliki peran penting dalam dinas jaga kapal. Mereka bertugas memastikan bahwa semua prosedur keamanan diikuti dengan benar dan bahwa kapal memiliki peralatan keselamatan yang cukup. Perwira jaga juga bertanggung jawab untuk melatih awak kapal tentang tindakan darurat dan prosedur evakuasi. Secara keseluruhan, dinas jaga kapal adalah komponen vital dari operasi maritim yang efisien dan aman. Koordinasi antara berbagai spesialis maritim, seperti kapten kapal, dan mualim jaga, diperlukan untuk menjalankan dinas jaga dengan sukses. Melalui pemantauan yang cermat, pemeliharaan berkala, dan respons terhadap situasi yang mungkin timbul, dinas jaga kapal membantu menjaga keselamatan awak kapal, muatan, dan lingkungan di laut.

Dalam dunia pelayaran, dinas jaga kapal merujuk pada sistem rotasi tugas untuk menjaga dan mengoperasikan kapal secara berkesinambungan selama 24 jam sehari, termasuk dalam situasi pelayaran jarak jauh, di perairan yang mungkin penuh dengan tantangan dan risiko. Konsep dinas jaga kapal penting untuk menjaga keamanan, kelancaran operasi, dan keselamatan awak kapal serta muatan yang diangkut. Dinas jaga kapal melibatkan pembagian waktu menjadi beberapa periode kerja (shift) di antara kru kapal, sehingga setiap awak kapal memiliki tanggung jawab dalam menjaga dan mengoperasikan kapal selama beberapa jam. Setiap anggota awak akan mengisi berbagai peran selama dinas jaga, termasuk navigasi, pengawasan mesin, pemantauan peralatan komunikasi, dan patroli keselamatan. Menurut para ahli dalam industri pelayaran, dinas jaga kapal memiliki beberapa tujuan utama. Pertama, menjaga kelancaran operasional kapal secara berkesinambungan. Kru yang bekerja dalam sistem dinas jaga memastikan bahwa kapal tetap bergerak, menghindari potensi tabrakan dengan objek lain, mengikuti jalur pelayaran yang ditetapkan, dan mematuhi peraturan navigasi. Kedua,

keamanan adalah prioritas utama dalam dinas jaga kapal. Para kru harus siap untuk merespons ancaman seperti cuaca buruk, navigasi di perairan yang tidak aman, atau kemungkinan serangan dari pihak luar. Mereka bertanggung jawab untuk memantau sistem keamanan kapal, serta menjaga keselamatan dan kesejahteraan awak kapal lainnya. Selain itu, dinas jaga kapal juga memiliki dampak pada kesejahteraan mental dan fisik awak kapal. Pekerjaan dalam sistem dinas jaga bisa mempengaruhi pola tidur dan istirahat. Oleh karena itu, manajemen waktu dan istirahat yang efektif sangat penting untuk memastikan kru tetap dalam kondisi fisik dan mental yang baik selama masa tugas mereka. Secara keseluruhan, konsep dinas jaga kapal adalah bagian integral dari operasi kapal yang efisien dan aman. Para ahli dan profesional di industri pelayaran terus mengembangkan metode dan sistem dinas jaga yang lebih baik, termasuk teknologi otomatisasi yang dapat membantu memantau dan mengontrol kapal secara efektif, sambil tetap memperhatikan keamanan dan kesejahteraan awak kapal.

Dinas jaga kapal merupakan konsep penting dalam operasi maritim yang melibatkan pengawasan, keamanan, dan kelancaran berlayar kapal selama perjalanan di laut. Istilah ini merujuk pada tugas rotasi yang dilakukan oleh awak kapal untuk memastikan bahwa kapal beroperasi dengan efektif dan aman sepanjang waktu, terutama dalam pelayaran jangka panjang. Dalam konteks ini, para ahli maritim menggambarkan dinas jaga kapal sebagai siklus kerja yang melibatkan pembagian tugas awak kapal menjadi beberapa kelompok yang bekerja dalam pola bergantian. Setiap kelompok bertanggung jawab untuk mengawasi, mengendalikan, dan merawat kapal selama masa dinas mereka. Ini sangat penting untuk menjaga kapal tetap berfungsi dan aman secara konsisten tanpa adanya henti. Dinas jaga kapal juga melibatkan pemantauan terus-menerus terhadap kondisi kapal, peralatan, dan sistem. Perwira di atas kapal menekankan

pentingnya pengawasan terhadap navigasi, mesin, sistem komunikasi, serta deteksi dan respons terhadap situasi darurat, seperti cuaca buruk atau kemungkinan ancaman keamanan. Kejelian dalam memantau dan merespons perubahan-perubahan kondisi laut atau situasi sekitar sangat krusial untuk menghindari risiko dan mengatasi masalah yang mungkin timbul.

Dalam praktiknya, dinas jaga kapal biasanya dibagi menjadi beberapa bagian, seperti "dinas jaga pagi," "dinas jaga siang," dan "dinas jaga malam." Setiap bagian akan memiliki tanggung jawab khusus, termasuk pemantauan navigasi, perawatan rutin, dan pelaporan terhadap perkembangan situasi kepada awak lainnya. Perwira jaga juga mengakui pentingnya aspek psikologis dalam dinas jaga kapal. Awak kapal harus memiliki kesiapan mental dan fisik untuk bekerja dalam jadwal yang tidak teratur, menghadapi kondisi cuaca yang tidak selalu kondusif, serta menjaga kewaspadaan terhadap perubahan tiba-tiba yang dapat memengaruhi keselamatan kapal dan kru. Secara keseluruhan, dinas jaga kapal melibatkan upaya kolaboratif dan tanggung jawab bersama dari awak kapal. Ini adalah praktik yang mendukung keberlanjutan operasi kapal dan keselamatan pelayaran, menjaga keandalan kapal sebagai sarana transportasi aman di lautan yang luas dan beragam. Dinas jaga kapal adalah suatu konsep yang penting dalam dunia pelayaran dan kelautan. Ahli-ahli di bidang ini telah menguraikan pengertian dinas jaga kapal sebagai serangkaian tugas yang dilakukan oleh awak kapal untuk menjaga kelancaran operasi dan keamanan kapal serta kargo yang diangkutnya selama pelayaran. Dalam lingkungan maritim, dinas jaga kapal berperan sebagai garis pertahanan utama untuk menghadapi tantangan dan risiko yang mungkin timbul selama perjalanan di laut.

Dinas jaga kapal melibatkan sejumlah tugas kunci yang harus dilakukan oleh para awak kapal secara bergantian selama pelayaran

yang panjang. Salah satu tugas utamanya adalah pemantauan navigasi, yang mencakup pengawasan terhadap posisi, arah, dan kecepatan kapal, serta menghindari bahaya seperti kolisi dengan kapal lain atau rintangan di laut. Selain itu, mereka juga harus memantau peralatan komunikasi dan navigasi untuk memastikan komunikasi yang lancar dengan pihak lain, seperti pusat pengendali lalu lintas laut. Aspek keamanan juga menjadi fokus penting dalam dinas jaga kapal. Awak kapal harus tetap waspada terhadap potensi ancaman seperti perompakan atau serangan teroris. Mereka harus siap untuk mengambil tindakan mencegah atau melawan jika situasi memerlukan. Selama dinas jaga, awak kapal juga bertanggung jawab atas pemeliharaan dan pemeriksaan rutin terhadap peralatan penting, termasuk mesin kapal, sistem listrik, dan sistem pemadam kebakaran. Ini bertujuan untuk memastikan bahwa kapal tetap beroperasi dengan efisien dan aman sepanjang waktu. Pentingnya dinas jaga kapal tidak dapat diabaikan. Kegagalan dalam melaksanakan tugas-tugas ini dapat berdampak serius pada keselamatan kapal, awak kapal, dan muatan. Oleh karena itu, awak kapal harus dilatih dengan baik dan siap menghadapi berbagai situasi yang mungkin muncul selama perjalanan laut. Secara keseluruhan, dinas jaga kapal adalah konsep yang mencakup serangkaian tugas dan tanggung jawab penting yang harus dilakukan oleh awak kapal untuk menjaga kelancaran operasi dan keamanan kapal serta seluruh muatannya. Konsep ini membutuhkan koordinasi yang baik antara anggota awak kapal dan pemahaman mendalam tentang navigasi, keamanan maritim, dan pemeliharaan peralatan kapal.

P2TL ialah peraturan-peraturan yang di buat untuk mencegah terjadinya tubrukan di laut, mengenai aturan 5 yaitu pengamatan atau "LOOK OUT". setiap kru kapal yang bertugas jaga di anjungan harus melaksanakan pengamatan dengan tepat, baik dengan penglihatan maupun pendengaran serta menggunakan semua sarana navigasi

seperti radar yang tersedia sehingga dapat mencegah bahaya tubrukan

B. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira

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

1. 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.
2. 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:
 - a) 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.
 - b) Operator-operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.
 - c) 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.

- d) 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.
- e) Aturan 5 mengenai pengamatan (look out) yang menjelaskan kapal harus setiap saat melakukan pengamatan yang cermat, baik menggunakan penglihatan dan pendengaran maupun menggunakan semua sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan pada saat itu.

Dalam Chapter VIII STCW Amandemen 2010 section B-VIII / 1, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas

1. 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.
2. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
3. 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.

4. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraph 1 dan paragraph 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.
5. Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

Dalam Chapter VIII STCW Amandemen 2010 Section B-VIII / 2, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan :

1. 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.
2. 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.
3. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut harus diperhatikan:
 - a) 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.

- b) Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan faktor-faktor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.
 - c) Ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.
4. 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.
 5. 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.

C. Bahaya Tubrukan

Menurut Purwantomo, A.H. (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:

1. Kesalahan manusia
2. Kesalahan peralatan
3. Kesalahan prosedur
4. Pelanggaran terhadap aturan
5. Eksternal action
6. Kehendak Tuhan Yang Maha Kuasa

Langkah-langkah utama dalam mengatasi keadaan darurat yang

terjadi di atas kapal adalah:

1. 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.
2. Menetapkan/mempersiapkan peralatan yang cocok untuk dipakai mengatasi keadaan darurat yang sedang terjadi beserta para personilnya.
3. 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 mencegah atau 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 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 system operasi manual sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga.

D. Bahaya Navigasi

Bahaya navigasi dalam konteks kelautan dan pelayaran dapat dijelaskan oleh para ahli sebagai situasi atau kondisi yang mengancam keselamatan, efisiensi, dan kelancaran perjalanan kapal di laut. Ahli-ahli dalam bidang ini telah mengidentifikasi sejumlah faktor yang dapat menyebabkan bahaya navigasi. Berikut adalah beberapa pandangan dari para ahli mengenai penyebab bahaya navigasi:

1. Dr. Capt. S. Y. Chen:

Menurut Dr. Capt. S. Y. Chen, seorang ahli navigasi dan keamanan maritim, bahaya navigasi dapat disebabkan oleh kombinasi faktor manusia, alam, dan teknologi. Faktor manusia seperti kurangnya keterampilan navigasi, kelelahan, dan kurangnya perhatian dapat menyebabkan kecelakaan. Faktor alam seperti cuaca buruk, gelombang tinggi, dan visibilitas rendah juga dapat berkontribusi pada bahaya navigasi. Sementara faktor teknologi seperti kegagalan peralatan navigasi dan komunikasi juga dapat mengakibatkan situasi berbahaya di laut.

2. Prof. Dr. Osman Balta:

Prof. Dr. Osman Balta, seorang profesor di bidang teknik kelautan dan ilmu pelayaran, mengemukakan bahwa perubahan cuaca yang tiba-tiba dan ketidakmampuan untuk merespons dengan cepat dapat menyebabkan bahaya navigasi. Dia juga mencatat bahwa navigasi yang buruk atau kurangnya perencanaan yang matang dapat menyebabkan kapal tersesat atau mengalami masalah dalam menghindari rintangan.

3. Dr. Salma Balala:

Dr. Salma Balala, seorang peneliti dan praktisi di bidang transportasi laut, mengatakan bahwa kurangnya informasi yang tepat

mengenai kondisi maritim dan cuaca dapat menjadi faktor penyebab bahaya navigasi. Dia menekankan pentingnya penerapan teknologi canggih seperti sistem peringatan dini dan pemantauan cuaca untuk menghindari bahaya navigasi.

4. Capt. Ashok Shrivastava:

Capt. Ashok Shrivastava, seorang kapten kapal dengan pengalaman yang luas, mencatat bahwa tekanan waktu untuk mencapai tujuan atau deadline bisnis dapat mendorong awak kapal untuk mengambil risiko dan mengabaikan langkah-langkah keamanan navigasi.

Secara umum, para ahli sepakat bahwa bahaya navigasi dapat disebabkan oleh kombinasi faktor manusia, alam, dan teknologi. Penting bagi awak kapal untuk memiliki pengetahuan yang baik tentang navigasi, memahami kondisi cuaca dan lingkungan sekitar, serta selalu mematuhi standar keselamatan maritim untuk menghindari situasi berbahaya di laut.

Bahaya navigasi mengacu pada potensi risiko dan tantangan yang dapat dihadapi oleh kapal atau pelayaran saat berlayar di perairan. Beberapa contoh bahaya navigasi meliputi:

1. Kolisi Kapal: Bahaya ini terjadi ketika kapal berpotensi bertabrakan dengan kapal lain, batu karang, dermaga, atau hambatan lainnya. Kolisi dapat menyebabkan kerusakan serius pada kapal, risiko terbalik, atau kerusakan lingkungan akibat tumpahan minyak atau bahan berbahaya.
2. Cuaca Buruk: Cuaca ekstrem seperti badai, gelombang tinggi, angin kencang, dan kabut tebal dapat mengganggu visibilitas dan stabilitas kapal. Ini dapat mempengaruhi kemampuan navigasi dan mengakibatkan kecelakaan atau kehilangan arah.

3. Navigasi Tidak Akurat: Kesalahan dalam perhitungan atau interpretasi data navigasi seperti posisi kapal, kedalaman air, dan arah angin dapat menyebabkan kapal tersesat atau berlayar ke perairan dangkal.
4. Perairan Berbahaya: Adanya batu karang, terumbu karang, atau pulau-pulau kecil yang tidak terlihat dapat menjadi bahaya besar bagi navigasi kapal.
5. Lalu Lintas Kapal yang Padat: Di perairan yang sibuk, banyaknya kapal yang berlayar secara bersamaan dapat meningkatkan risiko kolisi atau kesulitan dalam mengambil keputusan navigasi yang tepat.
6. Pencurian atau Perompakan: Daerah perairan tertentu dapat memiliki risiko tinggi terhadap pencurian atau perompakan, yang dapat mengancam keselamatan kapal dan awaknya.
7. Navigasi di Perairan Terbatas: Beberapa rute navigasi melibatkan melewati perairan sempit, terutama di sekitar selat atau kanal. Navigasi di area ini memerlukan keahlian khusus dan perhatian ekstra untuk menghindari kolisi atau tenggelam.

Penting bagi awak kapal, khususnya para navigator, untuk memahami dan mengantisipasi potensi bahaya navigasi ini. Mereka harus menerapkan praktik navigasi yang aman, menggunakan teknologi navigasi terkini, dan mengikuti protokol keamanan laut yang telah ditetapkan untuk mengurangi risiko terjadinya kecelakaan atau insiden lainnya selama perjalanan.

E. Collision Regulation (P2TL)

Menurut buku dinas jaga untuk mualim yang di susun oleh YAN RISUANDI, M.Sc dan Anisah, MMT ada beberapa aturan dasar yang harus dipatuhi dala pelaksanaan dinas jaga

1. Aturan 5 Pengamatan

Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang layak, baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana tersedia yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada sehingga dapat membuat penilaian sepenuhnya terhadap situasi dan bahaya tubrukan. Hal – hal yang harus dilakukan pada saat mengadakan pengamatan keliling adalah :

Menjaga kewaspadaan secara terus – menerus dengan penglihatan maupun dengan pendengaran dan juga dengan alat – alat yang lain. Memperhatikan sepenuhnya situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya navigasi. Petugas pengamat harus melaksanakan dengan baik atas tugasnya dan tidak boleh diberikan tugas lain karena dapat mengganggu pelaksanaan pengamatan. Tugas pengamat dan pemegang kemudi harus terpisah dan tugas kemudi tidak boleh merangkap atau dianggap merangkap tugas pengamatan, kecuali di kapal – kapal kecil dimana pandangan ke segala arah tidak terhalang dari tempat kemudi. Jika dipandang perlu personel yang melaksanakan tugas jaga ditambah sesuai dengan kondisi yang ada.

Jika kapal menggunakan kemudi otomatis diharapkan selalu mengadakan pengecekan terhadap haluan kapal dalam jangka waktu tertentu. Kondisi – kondisi khusus yang harus mendapat prioritas untuk dilaksanakannya pengamatan keliling yang lebih intensif adalah :

- a) Berlayar di daerah yang padat lalu lintas kapalnya.
- b) Berlayar di daerah dekat pantai.
- c) Berlayar di dalam atau di dekat bagan pemisah dan di dalam alur pelayaran sempit.
- d) Berlayar di daerah tampak terbatas.
- e) Berlayar di daerah yang mempunyai banyak bahaya navigasi.
- f) Berlayar pada malam hari.

2. Aturan 6 Kecepatan Aman

Setiap kapal harus senantiasa bergerak dengan kecepatan aman sehingga dapat mengambil tindakan yang tepat dan berhasil untuk menghindari tubrukan dan dapat dihentikan dalam jarak yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada. dalam menentukan kecepatan aman, faktor-faktor berikut termasuk faktor-faktor yang harus diperhitungkan :

- a) Oleh semua kapal
 - 1) Keadaan penglihatan
 - 2) Keadaan lalu lintas, termasuk pemusatan – pemusatan kapal ikan atau kapal lain apapun
 - 3) Kemampuan olah gerak kapal dengan acuan khusus pada jarak henti dan kemampuan berputar dalam keadaan yang ada
 - 4) Pada malam hari ada cahaya latar belakang seperti yang berasal dari lampu – lampu darat atau hambur pantul dari lampu - lampu sendiri.
 - 5) Keadaan angin laut dan arus serta keadaan bahaya-bahaya navigasi disekitarnya.
- b) Sebagai tambahan bagi kapal – kapal yang dilengkapi dengan radar yang bekerja dengan baik.
 - 1) Sifat – sifat khusus, daya guna dan keterbatasan pesawat radar.
 - 2) Kendala – kendala apapun disebabkan oleh skala jarak radar yang digunakan.
 - 3) Pengaruh keadaan, laut, cuaca dan sumber – sumber gangguan lain pada penginderaan dengan radar.
 - 4) Kemungkinan bahwa kapal – kapal kecil, es dan benda – benda apung lain tidak terindera oleh radar pada jarak yang memadai.
 - 5) Jumlah, tempat dan Gerakan kapal – kapal yang terindera oleh radar.

- 6) Perkiraan yang lebih tepat dari penglihatan yang sekiranya mungkin dilakukan bilamana radar digunakan untuk menentukan jarak kapal – kapal atau benda – benda lain disekitarnya.

3. Aturan 7 Bahaya Tubrukan

- a) Semua kapal harus menggunakan semua sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada untuk menentukan ada tidak adanya bahaya tubrukan. Jika timbul keragu-raguan maka bahaya demikian itu harus dianggap ada.
- b) Penggunaan pesawat radar harus dilakukan dengan tepat ,jika dipasang dikapal dan bekerja dengan baik ,termasuk penyimakan jarak jauh untuk memperoleh peringatan dini akan adanya bahaya tubrukan dan pelacakan posisi radar atau pengamatan sistematis yang sepadan atas benda-benda yang terindra.
- c) Praduga-praduga tidak boleh dibuat berdasarkan oleh keterangan yang sangat kurang khususnya keterangan radar.
- d) Dalam menentukan ada tidak adanya bahaya tubrukan , pertimbangan-pertimbangan berikut ini termasuk pertimbangan-pertimbangan yang harus diperhitungkan.
 - 1) Bahaya demikian harus dianggap ada jika baringan pedoman kapal yang sedang mendekat tidak menunjukkan perubahan yang berarti.
 - 2) Bahaya demikain kadang-kadang mungkin ada,walaupun perubahan baringan yang berarti itu nyata sekali ,terutama bilamana sedang menghampiri sebuah kapal dengan jarak yang dekat sekali.

4. Aturan 8 Tindakan Untuk Menghindari Tubrukan

- a) Setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan ,jika keadaan mengizinkan harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar-benar memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik.
- b) Setiap perubahan haluan dan atau kecepatan untuk menghindari tubrukan jika keadaan mengizinkan harus cukup besar sehingga segera menjadi jelas bagi kapal lain yang sedang mengamati dengan penglihatan atau dengan radar ,serangkaian perubahan kecil dari haluan dan atau kecepatan hendaknya dihindari.
- c) Jika ada ruang gerak yang cukup perubahan haluan saja mungkin merupakan tindakan yang paling berhasil guna untuk menghindari situasi saling mendekat terlalu rapat,dengan ketentuan bahwa perubahan itu dilakukan dalam waktu cukup dini ,bersungguh sungguh dan tidak mengakibatkan terjadinya situasi saling mendekat terlalu rapat.
- d) Tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain harus sedemikian rupa sehingga menghasilkan pelewatan dengan jarak aman .Hasil guna tindakan itu harus dikaji secara seksama sampai kapal yang lain itu pada akhirnya terlewati dan bebas sama sekali.
- e) Jika diperlukan untuk menghindari tubrukan atau untuk memberikan waktu yang lebih banyak untuk menilai keadaan , kapal harus mengurangi kecepatannya atau menghilangkan kecepatannya sama sekali dengan memberhentikan atau menjalankan mundur sarana penggeraknya.
- f) Ada 3 bagian yaitu :

- 1) Kapal yang oleh aturan ini diwajibkan tidak boleh merintangai jalan atau jalan aman kapal lainnya, bilamana diwajibkan oleh suatu keadaan harus mengambil tindakan sedini mungkin untuk memberikan ruang gerak yang cukup bagi jalan kapal orang lainnya.
- 2) Kapal yang diwajibkan untuk tidak merintangai jalannya atau jalan aman kapal lain tidak dibebaskan dari kewajiban ini jika mendekati kapal lain mengakibatkan bahaya tubrukan, dan bilamana akan mengambil tindakan harus memperhatikan tindakan yang diwajibkan oleh aturan-aturan dalam bagian ini
- 3) Kapal yang jalannya tidak boleh dirintangai tetap wajib sepenuhnya untuk melaksanakan aturan-aturan dibagian ini bilamana kedua kapal itu sedang berdekatan satu dengan lainnya yang mengakibatkan bahaya tubrukan.

5. Aturan 9 Alur-Alur Pelayaran Sempit

- a) Kapal jika berlayar mengikuti arah alur pelayaran atau air pelayaran sempit harus berlayar sedekat mungkin dengan batas luar alur pelayaran yang terletak disisi lambung kanannya selama masih aman dan dapat dilaksanakan.
- b) Kapal dengan panjang kurang dari 20 meter atau kapal layar tidak boleh menghalang-halangi jalannya kapal lain yang hanya dapat berlayar dengan aman didalam alur pelayaran atau air pelayaran sempit.
- c) Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh menghalang-halangi jalannya kapal lain yang berlayar di dalam alur pelayaran atau air pelayaran sempit.
- d) Kapal tidak boleh memotong air pelayaran sempit atau alur pelayaran sempit, jika pemotongan demikian itu

menghalangi jalannya kapal yang hanya dapat belayar dengan aman didalam alur pelayaran atau air pelayaran demikian itu. Kapal yang disebut belakangan boleh menggunakan isyarat bunyi yang diatur dalam aturan 34 d jika ragu –ragu mengenai maksud pada kapl yang memotong haluan itu

- e) Dialur atau air pelayaran sempit jika penyusulan dapat dilaksanakan ,hanya kapal yang disusul itu merlakukan tindakan untuk memungkinkan dilewatinya dengan aman,maka kapal yang bermaksud untuk menyusul harus menunjukkan maksudnya dengan membunyikan isyarat yang sesuai diisyaratkan dalam aturan 34(c) (i).Kapal yang disuusl itu jika menyetujui harus mermperdengarkan isyarat sesduai dengan yang ditentukan dalam aturan 34(c) (ii)dan mengambil langkah untuk memungkinkan dilewati dengan aman.Jika ragu-ragu boleh membunyikan isyarat –isyarat yang diatur dalam aturan 13. Aturan ini tidak membebaskan kapal yang menyusul dari kewajibannya berdasarkan aturan 13.
- f) Kapal yang sedang mendekati tikungan atau daerah pelayaran atau air pelayaran sempit dimana kapal-kapal lain dapat dikaburkan oleh rintangan yang terletak diantaranya harus berlayar dengan kewaspadaan dan hati-hati dan harus membunyikan isyarat yang sesuai yang diisyaratkan dalam aturan 34(e).
- g) Setiap kapal ,jika keadaan mengijinkan harus menghindarkan diri dari berlabuh jangkar di alur pelayaran sempit.

6. Aturan 10 Tata Pemisahan Lalu Lintas

- a) Aturan ini berlaku bagi tata pemisahan lalu lintas yang ditrima secara syah oleh organisasi dan tidak

membebaskan setiap kapal dari kewajibannya untuk melaksanakan aturan lainnya.

- b) Kapal yang sedang menggunakan tata pemisahan lalu lintas harus :
 - 1) Berlayar di jalur lalu lintas yang sesuai dengan arah lalu lintas umum untuk jalur itu;
 - 2) Sedapat mungkin tetap bebas dari garis pemisah atau zona pemisah lalu lintas.
 - 3) Jalur lalu lintas pada umumnya dimasuki atau ditinggalkan dari ujung jalur ,tetapi bilamana tindakan memasuki maupun meninggalkan jalur itu dilakukan dari salah satu sisi ,tindakan itu harus dilakukan sedemikian rupa sehingga membentuk sebuah sudut yang sekecil-kecilnya terhadap arah lalu lintas umum.
- c) Sedapat mungkin ,kapal harus menghindari memotong jalur lalu lintas tetapi jika terpaksa melakukannya harus memotong dengan haluan sedapat mungkin tegak lurus terhadap arah lalu lintas umum.
- d)
 - 1) Kapal yang berada di sekitar tata pemisah lalu lintas tidak boleh menggunakan zona lalu lintas dekat pantai bilamana ia dapat menggunakan jalur lalu lintas yang sesuai dengan aman. Akan tetapi kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter ,kapal layar dan kapal yang sedang menangkap ikan boleh menggunakan zona lalu lintas dekat pantai.
 - 2) Lepas dari sub ayat (d)(i) kapal boleh menggunakan zona lalu lintas dekat pantai bilamana sedang berlayar menuju atau dari sebuah pelabuhan ,instalasi atau bangunan lepas pantai ,stasion pandu atau setiap tempat yang berlokasi di dalam zona lalu lintas

dekat pantai atau untuk menghindari bahaya mendadak.

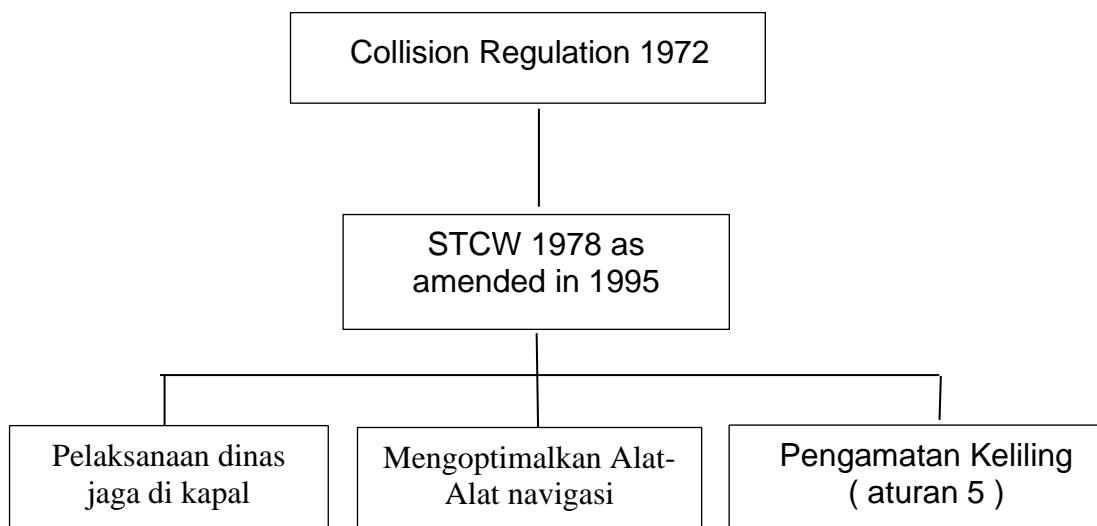
- e) Kapal kecuali sebuah kapal yang sedang memotong atau kapal-kapal yang sedang memasuki atau sedang meninggalkan jalur ,pada umumnya tidak boleh memasuki zona pemisah atau memotong garis pemisah kecuali :
 - 1) Dalam keadaan darurat untuk menghindari bahaya mendadak.
 - 2) Untuk menangkap ikan pada zona pemisah.
- f) Kapal yang sedang berlayar di daerah dekat ujung tata pemisahan lalu lintas harus berlayar sangat
- g) hati-hati. Sedapat mungkin ,kapal harus menghindari dirinya berlabuh jangkar didalam tata pemisahan lalu lintas atau di daerah-daerah dekat ujung-ujungnya.
- h) Kapal yang tidak menggunakan tata pemisahan lalu lintas harus menghindarinya dengan ambang batas selebar-lebarnya.
- i) Kapal yang sedang menangkap ikan tidak boleh merintangikan kapal jalan setiapa kapal lain yang sedang mengikuti jalur lalu lintas.
- j) Kapal yang panjangnya kurang dari 20 meter atau kaapl layar tidak boleh merintangikan pelayaran aman dari kaapl tenaga yang sedang mengikuti suatu jalur lalu lintas.
- k) Kapal yang kemampuan olah geraknya terbatas apabila sedang tugas untuk memelihara keselamatan pelayaran/navigasi dalam bagan tata pemisah lalu lintas dibebaskan mengikuti peraturan ini sejauh yang diperlukan untuk melaksanakan tugasnya.
- l) Kapal yang terbatas kemampuan olah geraknya apabila dalam tugas memasang ,merawat atau mengangkat kabel laut dalam bagan tata pemisah lalu lintas dibebaskan

mengikuti peraturan ini sejauh yang diperlukan untuk melaksanakan tugasnya

F. Kerangka Pikir

Pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan. 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.

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



G. Hipotesis

Berdasarkan pada rumusan masalah penelitian di atas, maka hipotesis penelitiannya adalah terdapat hubungan positif antara

penerapan *Collision Regulation 1972* terhadap keselamatan pelayaran, dengan kata lain apabila *Collision Regulation 1972* diterapkan dengan baik maka tingkat keselamatan pelayaran akan semakin tinggi.

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. Defenisi Konsep

Defiisi konsep adalah penjelasan yang jelas dan terperinci mengenai konsep-konsep yang relevan dengan penelitian atau studi yang sedang dilakukan. Definisi konsep ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih dalam tentang makna, ruang lingkup, dan ciri-ciri konsep tertentu yang relevan dengan subjek penelitian. Deskripsi fokus pada penelitian ini yaitu :

1. Navigasi adalah tahap penting dalam memastikan keselamatan dan kesuksesan perjalanan kapal. Dengan memperhatikan semua aspek yang terkait dengan navigasi, kapten dapat mengurangi resiko dan menghadapi perjalanan dengan keyakinan dan kesiapan yang baik.
2. Pengaturan jaga adalah pengaturan tugas jaga yang ada di atas kapal yang diatur berdasarkan ketentuan yang telah disepakati di atas kapal yang harus diketahui sebelum melaksanakan tugas jaga demi kelancaran dan keamanan pelayaran. Dan pada saat pelaksanaan di jaga tidak meninggalkan anjuangan tanpa seorangpun yang menjaga.
3. Pengamatan keliling adalah Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang layak, baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan menggunakan alat-alat navigasi. pengamatan keliling merupakan metode yang berguna dalam menentukan posisi suatu titik dengan menggunakan sudut-sudut yang diamati antara beberapa posisi atau benda tetap yang diketahui. Dengan akurasi dan keterampilan yang tepat, metode ini dapat memberikan hasil yang akurat dan berguna dalam berbagai aplikasi, seperti navigasi, survei tanah, dan pemetaan.

4. Pengaturan jaga adalah pengaturan tugas jaga yang ada diatas kapal yang diatur berdasarkan ketentuan yang telah disepakati di atas kapal yang harus diketahui sebelum melaksanakan tugas jaga demi kelancaran dan keamanan pelayaran. Dan pada saat pelaksanaan disa jaga tidak meninggalkan anjuangan tanpa seorangpun yang menjaga.
5. Pengamatan keliling adalah Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamata yang layak, baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan menggunakan alat-alat navigasi. pengamatan keliling merupakan metode yang berguna dalam menentukan posisi suatu titik dengan menggunakan sudut-sudut yang diamati antara beberapa posisi atau benda tetap yang diketahui. Dengan akurasi dan keterampilan yang tepat, metode ini dapat memberikan hasil yang akurat dan berguna dalam berbagai aplikasi, seperti navigasi, survei tanah, dan pemetaan.

C. Unit Analisi

Unit analisi adalah satuan tertentu yang diperhitungkan sebagai subjek penelitian. Unit analisi merupakan prosedur pengambilan sampel yang di dalamnya mencakup sampling dan satuan kajian. Unit analisi dari penelitian ini adalah responden-responden dari Captain, Chief Officer, Second Officer, Third Officer, A/B.

D. Metode Pengumpulan Data

Dalam skripsi ini penulis menggunakan beberapa metode teknik pengumpulan data, antara lain :

1. Metode Observasi

Menurut Siagian dalam fatimah (2010:10), adalah teknik yang di lakukan dengan pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap gejala dan fonemena yang di teliti oleh penulis

memungkinkan melihat dan mengamati sendiri, kemudian mencatat perilaku dan kejadian sebagaimana yang terjadi pada keadaan sebenarnya. Dalam pengambilan data kali ini penulis mengamati secara langsung kepada pihak-pihak terkait mengenai kegiatan yang berkaitan dengan pelaksanaan dinas jaga di km jetliner

2. Metode Interview/wawancara

Pengertian wawancara menurut Moleong (2007:186) adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua belah pihak, yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (interviewee) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Dalam penelitian ini penulis melakukan interview untuk mendapatkan jawaban atas pertanyaan yang diajukan kepada Second Officer, yang melaksanakan dinas jaga.

3. Metode library research

Metode Penelitian Pustaka (Library Research) Penelitian yang dilakukan dengan cara membaca dan mempelajari literatur, buku-buku dan tulisan-tulisan yang berhubungan dengan masalah yang dibahas. Untuk memperoleh landasan teori yang akan digunakan dalam membahas masalah yang diteliti.

E. Teknik Analisis Data

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

Langkah-langkah yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Menganalisa pelaksanaan tugas jaga saat kapal berlayar.
2. Memaparkan tugas dan tanggung jawab perwira dan kru jaga pada saat kapal berlayar.
3. Memaparkan standar tugas jaga perwira dan kru saat kapal

berlayar.

4. Menganalisa tahap-tahap analisa data dalam hasil penelitian yaituantara lain sebagai berikut:

- a) Tahap Orientasi

Penulis mencari gambaran penelitian secara umum, dengan melalui sumber bacaan sebanyak-banyak nya misalnya melalui peraturan-peraturan, dokumen-dokumen manual kapal dan lain sebagainya. Penulis melakukan para survey di lapangan mengenai dinas jaga pada saat kapal berlayar pada umumnya Pada wawancara di lapangan, penulis mengadakan pengenalan dengan pertanyaan yang sesuai dengan situasi dan kondisi kapal saat itu.

- b) Tahap Eksplorasi

Observasi dilakukan terhadap hal-hal yang dianggap ada kaitannya dengan fokus, wawancara yang mendalam dan terstruktur untuk memperoleh informasi-informasi yang penting. Disini penulis mencari pihak yang berkompeten dalam menunjang penelitian.

- c) Tahap Member Check

Hasil penelitian dan wawancara terkumpul, penulis tuangkan dalam laporan. Penulis mencari gambaran penelitian secara umum, dengan melalui peraturan- peraturan, dokumen-dokumen manual kapal dan lain sebagainya. Penulismelakukan para-survey dilapangan mengenai dinas jaga pada saat kapal berlayar pada umumnya dari hasil tersebut dengan peraturan-peraturan dan prosedur yang ada.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

Pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan prosedur di KM. JETLINER yang bertujuan untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan agar terciptanya keselamatan dalam pelayaran dan terpenuhinya prinsip dalam bernavigasi.

Kapal KM.JETLINER adalah kapal jenis ro-ro milik perusahaan PT.Pelni dengan bendera Indonesia. Seluruh awak kapal KM.JETLINER berjumlah 34 orang, yang terdiri dari 3 perwira deck, 3 perwira mesin, 1 bosun, 3 juru mudi, 2 juru motor, 1 penatu, 1 kepala pelayan, 1 perakit masak, 1 perawat, 1 mandor mesin, 1 ETO, 1 jenang 1 kelasi, 1 mandor, 4 juru minyak, 1 PUK, 2 koki, 2 mess boy/pelayan, 2 cadet deck, 1 cadet mesin. Dengan data-data kapal sebagai berikut :

Nama kapal	: KM. JETLINER
Call sign	: YGVG
Bendera	: Indonesia
IMO No.	: 9117454
Owner	: PT. PELNI
Operator	: PT. PELNI
GRT	: 4563 Ton
Panjang	: 95,00 meter
Lebar	: 17.40 meter
Jenis kapal	: Roro
Sped	: 255 KW at 1500 RPM
Sea speed	: 09 Knots
Delivered	: 24 agustus 2000
Sumber Data	: KM.JETLINER

Selama melakukan praktek di atas kapal penulis sudah merasakan bahwa pembagian tugas jaga di atas kapal telah sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan secara internasional. Pembagian tugas ini sangat diperlukan agar setiap crew kapal mendapatkan haknya dalam hal waktu istirahat.

1. Aturan Dinas Jaga

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan penulis selama melakukan praktek laut di atas kapal, terdapat beberapa hal yang penulis rasa tidak sesuai dengan aturan pelaksanaan dinas jaga. aturan pembagian dinas jaga telah disesuaikan dengan aturan internasional yang berlaku secara umum, tetapi dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan. Sebagai contoh, di kapal tempat penulis melaksanakan praktek Muallim I sebagai *senior officer* dalam hal pergantian dinas jaga selalu datang tepat waktu sebelum waktu jam jaga, seperti kita ketahui Untuk pergantian jam jaga di atas kapal seorang *officer* harus berada di anjungan minimal 15 menit sebelum jam jaga dimulai, hal ini dimaksudkan agar petugas jaga selanjutnya mengetahui mengenai situasi yang sedang dihadapi kapal pada saat sedang berlayar. Familirisasi sangat diperlukan oleh seorang muallim agar pada saat menjalankan tugas jaganya, dia telah mengetahui situasi pelayaran, keadaan cuaca, posisi kapal dan hal lain yang menyangkut mengenai keamanan dalam pelayaran. Tapi seperti kita ketahui tugas utama dari seorang Muallim adalah melaksanakan tugas jaga sebagai pengganti dari *Captain*. Di atas kapal penulis, *Captain* dan Muallim I berasal dari daerah yang berbeda, penulis juga baru mengetahui di atas kapal bahwa ikatan antara orang yang muda kepada orang yang lebih tua sangatlah hormat sekali. Pengaturan jam jaga di kapal diatur oleh Nahkoda, namun dalam pelaksanaannya sehari-hari dilakukan oleh Muallim I. Muallim I ditunjuk oleh Nahkoda

untuk mengatur tugas jaga pada saat kapal berlayar ataupun sandar di pelabuhan.

Adapun susunan pembagian jam jaga di KM.JETLINER dimana penulis melaksanakan praktek laut adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1. 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)

Sumber Data : Mualim I (Chief Officer), Tahun 2022

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

Tabel 4.2. Jadwal Jaga

No	Waktu Jaga	Tim Jaga	Jabatan
1	04.00-08.00 16.00-20.00	Mualim I Juru Mudi I Kadet Dek	Pemimpin Regu Pembantu 1 Pembantu 2
2	00.00-04.00 12.00-16.00	Mualim II Juru Mudi II Kadet Dek	Pemimpin Regu Pembantu 1 Pembantu 2

3	08.00-12.00	Mualim III	Pemimpin Regu
	20.00-24.00	Juru Mudi III Kadet dek	Pembantu 1 Pembantu 2

Sumber Data : Mualim I (Chief Officer), Tahun 2022

Sementara itu di kapal telah terdapat 3 orang juru mudi maka tiap satu orang perwira dalam pelaksanaan dinas jaga didampingi oleh satu orang juru mudi. Pada waktu penulis melakukan praktek laut terdapat dua orang kadet bagian dek. Untuk pengaturan penempatan jam jaga juru mudi dijatah selama 1 trip, setelah itu dapat bergantian jaga ke jam jaga di atasnya. Juru mudi B pindah jam jaga pagi hari dan malam hari bersama mualim 1, dan begitu seterusnya tiap 1 trip selalu bertukar jam jaga. Hal ini dilakukan agar juru mudi tersebut tidak jenuh dalam terhadap periode jam jaganya. Apabila kapal berlayar dalam open sea Mualim I memberi kebijakan kepada juru mudi Untuk tidak melaksanakan tugas jaga di anjungan, kebijakan ini diambil oleh Mualim I dengan pertimbangan bahwa di laut lepas tidak terdapat bahaya navigasi yang berarti dibandingkan di daerah alur pelayaran atau pantai. Sebagai gantinya juru mudi melaksanakan kerja harian dengan bosun di dek. Hal ini dikarenakan dalam melaksanakan persiapan ruang muat dibutuhkan personil yang cukup agar hasil dapat maksimal.

Tetapi meskipun dibebaskan tidak melaksanakan tugas jaga Juru mudi harus selalu siap apabila Mualim jaga sewaktu-waktu membutuhkan untuk melaksanakan tugas di anjungan dikarenakan adanya bahaya navigasi yang harus dihindari. Keputusan inipun telah mendapat persetujuan dari Nahkoda. Selain itu seorang juru mudi harus selalu siap bertugas di anjungan apabila kapal akan masuk alur pelayaran dalam proses sandar maupun tolak dari pelabuhan sesuai jam jaganya. Adapun mengenai jam jaga kadet, sudah diatur dari Mualim I untuk pergantian periode jaga setiap satu bulan.

2. Collision Regulation 1972

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

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

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

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

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

Masalah yang kadang dihadapi oleh seorang Mualim baru adalah timbulnya rasa tidak percaya diri pada saat Nahkoda berada di anjungan atau bingung pada saat akan mengambil suatu keputusan dalam menghadapi situasi tertentu. Ini terbukti pada saat adanya

banyak kapal ikan di laut Jawa, saat itu adalah jam jaga Mualim III dan saat itu nahkoda berada di anjungan. Mualim III sebagai perwira jaga tetap bertanggung jawab terhadap keselamatan kapal selama nahkoda belum mengambil alih perintah dan mualim III melaksanakan tugasnya dengan baik. Apabila seorang Mualim jaga ragu dalam pengambilan keputusan maka ia harus menghubungi Nahkoda untuk mengambil tindakan lebih lanjut. Tetapi seorang Mualim pun juga harus memberanikan diri dalam pengambilan keputusan karena ia nanti juga akan menjadi seorang Nahkoda.

B. Pembahasan Masalah

Berdasarkan data-data yang di peroleh, prosedur pelaksanaan dinas jaga yang ada di atas kapal KM JETLINER masih ada yang tidak terlaksana dengan baik disebabkan oleh crew maupun ketersediaan alat-alat penunjang terlaksananya prosedur-prosedur dinas jaga laut guna mengurangi resiko yang akan terjadi ketika melaksanakan tugas jaga. Salah satu contoh kasus yang terjadi dikapal KM JETLINER adalah pada saat dinas jaga menuju kota bau bau dari kota kendari, kapal km jetliner dimana kejadian tersebut hampir terjadi tubrukan di selat bau bau pada jam 00:15 Hal ini belum di sadari oleh mualim II pada saat hampir memasuki selat bau bau, pada saat memasuki selat bau bau mualim II langsung kaget dengan melihat kapal di dalam selat sedangkan posisi kita pada saat itu hampir memasuki selat tersebut, mualim II bingung dengan hal tersebut dan ragu ragu mengambil keputusan dan akhirnya mualim III menelfon captain dan menjelaskan apa yang terjadi, captain pun langsung mengintruksikan untuk memutar kapal di luar perairan selat bau bau sampai kapal yang di dalam keluar.

1. Pelaksanaan Dinas Jaga

Menurut Filemon, S.S.T. Pel., dalam dinas jaga, keselamatan dan prosedur darurat . beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam

menerima tugas jaga, atau akan menggantikan jaga dari rekan kita yang sebelumnya bertugas, adalah :

- a) Petugas pengganti harus hadir selambat-lambatnya 15 menit sebelum jam tugas jaga mulai.
- b) Sebelum dilakukan timbang terima, petugas pengganti harus memeriksa keadaan seluruh kamar mesin dan lokasi-lokasi lain yang menjadi bagain pengawasannya dan memastikan bahwa semua mesin dan alat-alat yang beroperasi dalam keadaan normal, demikian juga dengan keadaan tangki tangki bahan bakar, minyak pelumas, air pendingin dan lain-lain, harus berisi penuh atau tidak kurang dari semestinya.
- c) Memastikan bahwa jika suatu pekerjaan yang harus dilakukan oleh petugas yang akan diganti sudah dilaksanakan dengan baik dan dilaporkan. Jika pekerjaan tersebut belum selesai, harus dipastikan apa dan bagaimana tindakan yang harus dilakukan selanjutnya dan siapa yang harus melakukannya. Memeriksa log-book dan buku / catatan-catatan lain yang perlu apakah sudah diisi dengan benar dan semestinya, jika perlu dicocokkan dengan keadaan sebenarnya, dan lain-lain.

Pertukaran jaga dilakukan, dengan menyerah terimakan jaga dari perwira jaga lama kepada penggantinya, perwira jaga yang baru akan dibangunkan $\frac{1}{2}$ jam sebelumnya. Setelah berada dianjungan harus melihat haluan kapal, lampu suar, perintah Nahkoda, membiasakan diri dengan situasi yang perwira yang diganti menyerahkan jaganya dengan memberikan informasi yang diperlukan seperti posisi terakhir, cuaca, kapal lain dan hal-hal lain yang dianggap perlu.

Sebagai catatan perwira jaga setelah selesai jaganya diwajibkan meronda kapal terutama pada malam hari misalnya pemeriksaan

peranginan palka, kran-kran air, cerobong asap, lashingan muatan dan lain-lain.

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

- a) Tidak menyerahkan tugas jaga kepada orang yang tidak mampu/sakit dll, dalam hal ini Nahkoda diberitahu;
- b) Perwira pengganti harus yakin bahwa anggotanya benar-benar siap / mampu melaksanakan tugas jaga dengan baik.
- c) Semua petugas pengganti jaga telah menyesuaikan diri dengan kegelapan (malam hari), apabila belum, tidak boleh mengambil alih tugas jaga.
- d) Perwira pengganti telah yakin tentang berbagai hal yang harus diketahui:
 - 1) Perintah-perintah umum dan perintah khusus dari Nahkoda berkaitan dengan Navigasi kapal;
 - 2) Posisi, haluan, kecepatan dan draft kapal;
 - 3) Arus, cuaca jarak tampak dan pengaruh terhadap haluan dan kecepatan;
 - 4) Prosedur penggunaan mesin induk, jika sistem yang digunakan adalah brigge control untuk olah gerak:
 - (a) Peralatan Navigasi dan alat-alat keselamatan yang sedang digunakan dan akan digunakan selama tugas jaga;
 - (b) Kesalahan kompas gyro dan kompas magnet
 - (c) Gerakan kapal-kapal lain yang ada disekitar
 - (d) Bahaya-bahaya atau gangguan-gangguan yang dapat terjadi selama tugas jaga.

- (e) Kemungkinan terjadinya efek kemiringan kapal, trim, berat jenis air, dan squat sehubungan dengan underkeel-clearance
- e) Apabila telah tiba waktu serah terima jaga tetapi sedang menghindari bahaya atau sedang mengolah gerak (merubah haluan, merubah kecepatan) harus diselesaikan terlebih dahulu sampai bahaya telah lewat dan olah gerak telah selesai.

Menurut Tim pengajar dalam modul bahan ajar p2tl dan dinas jaga(2023:51-53), Prosedure tugas jaga di anjungan, Jika mengambil keputusan tentang komposisi tugas jaga di anjungan, dan dapat termasuk bawahan yang memenuhi syarat, faktor-faktor berikut harus di pertimbangkan :

- a) Anjungan tidak pernah boleh ditinggalkan tanpa seorangpun menjaganya.
- b) Kondisi cuaca, jarak tampak dan apakah siang atau malam hari.
- c) Adanya bahaya-bahaya navigasi yang dapat memungkinkan perwira yang sedang melaksanakan tugas jaga harus menjalankan tugas-tugas tambahan.
- d) Penggunaan dan kondisi alat bantu navigasi seperti radar atau alat-alat penentu posisi electronic, dan peralatan lain yang mempengaruhi keamanan navigasi.
- e) Apakah kapal yang sedang bersangkutan dilengkapi dengan kemudi otomatis atau tidak.
- f) Apakah ada tugas-tugas radio yang harus dilaksanakan.
- g) Pengendali UMS (Unmanned Machinery Space/kamar mesin yang tidak di jaga), tanda bahaya dan indikator yang ada di anjungan, prosedur untuk penggunaannya dan

keterbatasannya.

- h) Setiap kebutuhan luar biasa pada tugas jaga navigasi, yang dapat terjadi karena keadaan khusus.

Serah Terima Tugas Jaga :

- a) Perwira pengganti harus menjamin bahwa anggota-anggota tugas jaga yang membantunya sepenuhnya mampu menjalankan tugas-tugas khususnya berhubungan 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.
- b) Sebelum mengambil alih tugas jaga, perwira pengganti harus mendapat kepastian tentang posisi yang sebenarnya atau posisi duga kapal dan harus mendapat kejelasan tentang haluan dan kecepatan kapal. Pengendalian UMS (Unmanned Machinery Space), dan harus mencatat tentang kemungkinan bahaya navigasi selama tugas jaganya.
- c) Perwira pengganti harus memperoleh kepastian dalam hal :
 - 1) perintah-perintah harian dan petunjuk-petunjuk khusus lain dari nahkoda, yang berkaitan dengan navigasi.
 - 2) posisi, haluan, kecepatan dan sarat kapal.
 - 3) gelombang laut pada saat itu atau yang diperkirakan, arus laut, cuaca, jarak tampak dan pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap haluan dan kecepatan kapal.
 - 4) prosedur-prosedur penggunaan mesin induk untuk olah gerak, jika mesin induk berada di bawah kendali anjungan.
 - 5) situasi navigasi, termasuk :
 - (a) kondisi operasional seluruh peralatan navigasi dan peralatan pengaman yang sedang digunakan atau mungkin yang akan digunakan selama tugas jaga.

- (b) Kesalahan-kesalahan kompas gyro dan kompas magnetik.
 - (c) Adanya dan terlihatnya kapal-kapal lain yang tidak terlalu jauh dari kapal sendiri.
 - (d) Kemungkinan kondisi-kondisi tertentu serta bahaya akan di hadapi selama tugas jaga.
 - (e) Kemungkinan adanya efek-efek kemiringan, trim, berat jenis air dan squat terhadap jarak lintas kapal dengan dasar laut.
- d) 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.

Terdapat juga beberapa hal yang harus diperhatikan sebelum berdinis jaga, yaitu:

- a) Sebelum berdinis jaga perwira jaga, mualim jaga dan cadet diharapkan mempunyai waktu istirahat yang cukup
- b) Kondisi tubuh perwira jaga, mualim jaga dan cadet harus dalam keadaan baik
- c) Perwira jaga harus memperhatikan hal-hal yang menyangkut kondisi kapal sebelum serah terima jaga berlangsung
- d) Perwira jaga harus selalu siap dalam komunikasi dengan stasiun kapal lain dan stasiun pantai
- e) Selalu plot posisi kapal agar terhindar dari bahaya tubrukan
- f) Serah terima tugas jaga di laut. Hal-hal yang diperhatikan pada saat serah terima jaga adalah :
 - 1) Tidak menyerahkan tugas jaga kepada orang yang tidak mampu karena sakit.

- 2) Perwira pengganti harus yakin bahwa anggotanya benar-benar siap atau mampu melaksanakan tugas jaga dengan baik.
- 3) Semua petugas jaga pengganti telah menyesuaikan diri dengan kegelapan (malam hari), apabila belum tidak diperkenankan mengambil alih tugas jaga.
- 4) Perwira pengganti telah yakin tentang berbagai hal yang harus diketahui:
 - (a) perintah-perintah umum dan khusus dari Nahkoda, berkaitan dengan navigasi kapal.
 - (b) posisi, haluan, kecepatan dan draft kapal.
 - (c) prosedur menggunakan mesin induk, jika system yang digunakan adalah bridge control untuk olah gerak navigasi.

Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi :

- a) Perwira yang melakukan tugas jaga navigasi harus :
 - 1) melaksanakan tugas jaga di anjungan
 - 2) sama sekali tidak pernah boleh meninggalkan anjungan sebelum diganti.
 - 3) terus melakukan tanggung jawab navigasi secara aman, meskipun nahkoda ada di anjungan, kecuali jika diberi tahu secara khusus bahwa nahkoda telah mengambil alih tanggung jawab dan pemberitahuan harus saling dimengerti.
 - 4) jika merasa ragu tentang tindakan apa yang harus dilakukan demi keselamatan kapal, harus memberitahu nahkoda.
- b) Selama tugas jaga, haluan, posisi dan kecepatan kapal harus diperiksa secara berkala, dengan menggunakan setiap peralatan navigasi yang ada, untuk menjamin bahwa kapal berada pada

haluan yang telah direncanakan.

- c) Perwira tugas jaga harus memiliki pengetahuan penuh tentang letak dan pengoperasian seluruh peralatan navigasi yang ada, dan mengetahui dan mempertimbangkan keterbatasan kemampuan operasional peralatan yang bersangkutan.
- d) Perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi tidak boleh merangkap atau diberi tugas-tugas lain yang mengganggu keselamatan navigasi.
- e) Perwira tugas jaga navigasi harus menggunakan seluruh peralatan navigasi seefektif mungkin.
- f) Jika menggunakan radar, perwira tugas jaga navigasi harus selalu mengingat pada ketentuan-ketentuan yang termuat didalam peraturan internasional pencegahan tubrukan laut, sehubungan dengan cara menggunakan radar.
- g) Jika diperlukan perwira tugas jaga navigasi tidak boleh ragu dalam menggunakan kemudi, mesin dan sistem semboyanbunyi yang ada, tetapi pemberitahuan dalam waktu yang tepat tentang perubahan kecepatan mesin harus dilakukan, ataupun pengendalian secara efektif alat kendali UMS (Unmanned Machinery Space) yang ada di anjungan harus sesuai dengan prosedur-prosedur yang berlaku.
- h) Perwira-perwira tugas jaga navigasi harus mengetahui sifat olah gerak kapal, termasuk jarak henti, dan harus mempertimbangkan bahwa kapal-kapal lain memiliki sifat olah gerak yang berbeda-beda.
- i) Harus dilakukan pencatatan secara baik selama tugas jaga, sehubungan dengan olah gerak dan aktifitas-aktifitas yang berkaitan dengan navigasi.
- j) Perwira tugas jaga harus selalu menjamin bahwa pengamatan secara baik dilakukan terus menerus. Pada kapal yang memiliki kamar peta yang terpisah, perwira tugas jaga navigasi boleh

mengunjungi kamar peta ini jika memang perlu untuk kepentingan tugas navigasi, asalkan terlebih dahulu memastikan bahwa tidakannya bersifat aman dan pengamatan tetap dilaksanakan.

- k) Pengujian kemampuan operasional peralatan navigasi harus dilakukan sesering yang dapat dilaksanakan dan sesuai dengan situasi yang membahayakan. Pengujian-pengujian semacam ini harus di catat, dan pengujian-pengujian semacam ini juga harus dilakukan sebelum tiba sebelum berangkat dari pelabuhan
- l) Perwira tugas jaga navigasi harus melakukan pemeriksaan tetap untuk menjamin bahwa :
 - 1) kemudi otomatis atau orang-orang yang menjalankan kemudi tangan mengikuti haluan yang benar.
 - 2) kesalahan pada standard kompas ditentukan paling sedikit sekali setiap putaran tugas jaga, dan setelah perubahan haluan yang cukup besar: kompas standard dan kompas gyro sering dibandingkan, dan repeater-repeater disamakan dengan kompas induk.
 - 3) kemudi otomatis harus diuji secara manual paling sedikit setiap satu putaran tugas jaga.
 - 4) lampu navigasi dan lampu isyarat dan peralatan navigasi lain berfungsi dengan baik.
 - 5) peralatan radio berfungsi dengan baik sesuai dengan paragraf 86.
 - 6) alat kendali UMS, tanda bahaya, dan indikator-indikator berfungsi dengan baik.
- m) Perwira tugas jaga navigasi harus ingat untuk selalu mematuhi persyaratan-persyaratan SOLAS tahun 1974, dia harus mempertimbangkan :
 - 1) keharusan untuk mempekatkan seorang awak kapal untuk mengemudikan kapal dan untuk beralih ke kemudi tangan

dalam situasi yang memungkinkan guna memungkinkan penanggulangan setiap kemungkinan bahaya secara aman.

- 2) bahwa kapal sedang menggunakan kemudi otomatis, akan sangat berbahaya jika terus membiarkannya berkembangnya situasi sampai pada suatu tingkat dimana perwira tugas jaga tidak memperoleh bantuan dan harus menghentikan pelaksanaan pengamatannya karena harus mengambil suatu tindakan darurat tertentu.
- n) Perwira-perwira yang melaksanakan tugas jaga navigasi harus sepenuhnya mengenal penggunaan semua alat bantu navigasi elektronik, termasuk kemampuan-kemampuan dan keterbatasan-keterbatasannya, dan juga harus menggunakan setiap alat bantu tersebut jika diperlukan, harus juga ingat bahwa perum gema adalah merupakan alat bantu yang sangat penting untuk navigasi.
- o) Perwira tugas jaga navigasi harus menggunakan radar setiap kali terjadi atau diperkirakan akan terjadi berkurangnya jarak tampak, dan secara terus menerus jika sedang ada perairan yang penuh dengan lalu lintas kapal lain, sambil memperhatikan keterbatasan-keterbatasan kemampuan radar yang ada.
- p) Perwira tugas jaga navigasi harus menjamin bahwa skala jarak yang ditetapkan diubah secara berkala, sehingga setiap sasaran dapat terdeteksi sedini mungkin. Harus diingat bahwa sasaran kecil atau sasaran yang kurang jelas dapat lolos dari pengamatan radar.
- q) Jika menggunakan radar, perwira tugas jaga harus memilih suatu skala jarak yang memadai dan harus mengamati layar radar secara cermat, serta harus menjamin bahwa analisa sistematis dan plotting mulai dilakukan sedini mungkin.
- r) Perwira tugas jaga navigasi harus memberitahu nahkoda :

- 1) jika terjadi atau diperkirakan akan terjadi berkurangnya jarak tampak.
 - 2) Jika kondisi lalu lintas dan gerakan kapal-kapal lain mengharuskan perhatian khusus.
 - 3) jika sulit mempertahankan haluan yang benar
 - 4) jika tidak berhasil melihat adanya daratan atau rambu navigasi, atau jika terjadi perubahan semboyan bunyi.
 - 5) jika secara tidak terduga melihat adanya daratan atau rambu navigasi, atau jika terjadi perubahan semboyan bunyi.
 - 6) jika terjadi kerusakan mesin, telegrap, mesin kemudi, peralatan penting lain untuk navigasi, sistem tanda bahaya dan indikator.
 - 7) jika peralatan radio tidak berfungsi.
 - 8) jika dalam cuaca buruk merasa ragu tentang kemungkinan akibat buruk yang akan terjadi.
 - 9) jika kapal menemui setiap bahaya navigasi, seperti gunung es atau kerangka kapal.
 - 10) jika dalam keadaan darurat atau ragu untuk mengambil keputusan.
2. pengamatan dan tindakan yang baik dan benar sesuai aturan 5 Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL).

Menurut Capt. Moh. Aziz Rohman, M.M., M.Mar, dalam buku ajar p2tl danj dinas jaga (2020 : 16-18) yang menyatakan: Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang cermat, baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan dan suasana sebagaimana lainnya, sehingga dapat membuat penilaian yang layak terhadap situasi dan bahaya tubrukan.

Penjelasan Aturan 5: Pengamatan

Pengamatan adalah suatu kegiatan yang harus dilaksanakan oleh kapal setiap saat dengan menggunakan pendengaran, penglihatan dengan menggunakan semua alat bantu/sarana yang tersedia di kapal. Seorang pengamat/pengawas:

- a) Dalam keadaan bagaimanapun, seorang pengamat harus mampu bertugas sepenuhnya, dan tidak dibebankan tugas lain yang dapat mengganggu tugasnya sebagai pengamat.
- b) Tugas seorang pengamat dan juru mudi harus dipisahkan, dan seorang pemegang kemudi tidak boleh dianggap sebagai seorang pengamat. Kecuali kapal kecil di mana anjungannya tidak terhalang dari pandangan kelilingnya.
- c) Kadang-kadang dalam suatu keadaan tertentu, seorang perwira jaga dapat dianggap satu-satunya sebagai pengamat di siang hari. Namun demikian, hal ini harus diperhatikan apakah keadaan sekelilingnya tidak meragukan sehingga hal ini dapat dianggap aman. Harus diperhatikan adanya beberapa faktor, seperti keadaan cuaca, jarak tampak, kepadatan lalu lintas, bahaya navigasi di dekatnya dan apabila dekat dengan bagan lalu lintas. Apabila terjadi hal-hal tersebut, sebaiknya harus segera memberikan penambahan pengamatan di anjungan.

Seorang pengamat yang ditempatkan di anjungan memiliki tugas:

- a) Seorang pengamat harus melaporkan setiap lampu, kapal atau benda besar terapung yang tampak olehnya
- b) Pada daya tampak terbatas harus melaporkan setiap semboyan kabut yang didengar. Karena memiliki tugas yang sangat penting dalam keselamatan pelayaran, maka seorang pengamat yang baik harus:

- 1) sehat jasmani dan rohani,
- 2) bertanggung jawab terhadap tugasnya,
- 3) memiliki inisiatif,
- 4) disiplin,
- 5) memiliki kemampuan dan pengetahuan sesuai tugas dan kewajibannya.

Dan dalam buku dinas jaga (2014 : 4-5) Look – Out (pengamatan)

- a) Pelaksanaan harus selalu dilaksanakan terutama untuk memenuhi aturan 5 Colreg 72 :
 - 1) Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dan dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi;
 - 2) Membuat penilaian tepat terhadap situasi dan resiko tubrukan , kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya;
 - 3) Mendeteksi adanya kapal-kapal dan orang-orang didalam keadaan marabahaya, kerangka kapal dan bahaya navigasi lainnya;
- b) Petugas pengamat harus dapat sepenuhnya melaksanakan tugas tanpa dibebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas pengamatan;
- c) Pemegang kemudi yang sedang bertugas tidak dapat ditugasi sebagai pengamat, kecuali untuk kapal kecil, dimana posisi pengemudi tidak terhalang oleh bangunan kapal;
- d) Perwira jaga dapat melakukan jaga sendiri di siang hari, apabila:
 - 1) Situasi yang ada telah diyakini dalam keadaan aman;
 - 2) Faktor-faktor yang relevan telah benar-benar dipertimbangkan antara lain: keadaan cuaca, jarak nampak, kepadatan lalu lintas, bahaya-bahaya navigasi yang ada, bagan pemisah;
 - 3) Bantuan petugas jaga dapat segera diperoleh.

Pengamatan dilakukan secara keliling dan layak, dengan senantiasa waspada menggunakan penglihatan, pendengaran dan sarana yang tersedia di kapal, Setiap pengamat atau orang yang ditunjuk sebagai pengamat harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a) bertanggung jawab terhadap tugasnya/disiplin.
- b) dapat dengan cepat membaca/mengantisipasi keadaan (situsi) atau perubahannya untuk melakukan tindakan yang cepat dan tepat demi keselamatan kapal (tangkap).
- c) mengerti dan dapat menempatkan diri terhadap keadaan serta kesulitan orang lain, saling membantu (tanggong).
- d) sehat jasmani dan rohani
- e) memiliki kemampuan dan pengetahuan sesuai tugas dan kewajibannya.
- f) tidak dibebani oleh tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas jaga. Dengan kata lain, memiliki "kebiasaan/kecakapan pelaut" yang baik.

3. Upaya yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan diatas kapal.

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

- a) Adanya kurang pahaman dari para awak kapal khususnya bagian dek terhadap aturan jaga maka sangat diharapkan perusahaan memperkerjakan anak buah kapal yang berpendidikan, berpengalaman, sudah mengetahui dan memahami dengan baik mengenai aturan jaga, aturan mengenai jam kerja harian serta mengenai jam istirahat yang sesuai dengan peraturan internasional yaitu *STCW'1978*.

- b) 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 di kapal 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.
- c) 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 KM.JETLINER, 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

PENUTUP

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 kesimpulan yaitu pelaksanaan dinas jaga di km jetliner telah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan secara internasional, namun dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan sehingga para awak kapal khususnya bagian dek terhadap aturan jaga yang sesuai dengan aturan *STCW 1978 amandemen 2010*,), tidak melakukan prosedur serah terima tugas jaga navigasi dengan baik, serta seringkali terjadi keterlambatan perwira pengganti jaga pada saat melaksanakan dinas jaga dan pada saat melakukan pengamatan masih ada yang belum dilaksanakan seperti melakukan kewaspadaan secara terus menerus, hal ini yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan dalam pelayaran yang dapat merugikan banyak orang dan perusahaan.

B. Saran

Penulis mengajukan beberapa saran yang diambil antara lain :

agar tidak terjadi penyimpangan dalam pelaksanaan dinas jaga maka Seorang nahkoda harus tegas dalam memberitahuakan perwira jaga dan jurumudi secara tegas dan menerapkan disiplin yang kuat agar seorang petugas jaga tidak menyepelihkan atau mengabaikan aturan yang berlaku sehingga dalam melakukan jaga navigasi dapat terlaksana dengan baik dan benar demi keamanan dan keselamatan pada saat kapal berlayar dan dalam pergantian dinas jaga, Petugas pengganti harus hadir selambat-lambatnya 15 menit sebelum jam tugas jaga mulai agar dapat menyesuaikan diri dengan situasi yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

creswell, John & Guetterman, Timothy. (2018), metodologi penelitian kuantitatif,. Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research, 6th Edition. New York: Pearson.

Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Purwantomo A. H. (2004). Teknik Pengendalian & Olah Gerak Kapal. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran.

Sulistijo. (2002). STCW 1995. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran.

Tim PIP Makassar. (2002). Dinas Jaga Program Diklat Ketrampilan ANT-III. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran.

Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. (2008): Citra Umbara.

Winardi. (2003). Pengantar Manajemen Penjualan, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti. Dalam hal triangulasi, Susan Stainback (dalam Sugiyono. 2020, hlm 127) menyatakan bahwa "the aim is not to determine the truth about some social "

MUH ZULKIFLY_ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN DI KM. JETLINER

ORIGINALITY REPORT

25% SIMILARITY INDEX **24%** INTERNET SOURCES **1%** PUBLICATIONS **9%** STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	eprints.pipmakassar.ac.id Internet Source	12%
2	repository.pip-semarang.ac.id Internet Source	4%
3	jurnal.pipmakassar.ac.id Internet Source	2%
4	hmhasanmuhamad.blogspot.com Internet Source	2%
5	Submitted to Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta Student Paper	1%
6	Submitted to LL DIKTI IX Turnitin Consortium Part II Student Paper	<1%
7	Submitted to Reykjavik University Student Paper	<1%
8	cantony.wordpress.com Internet Source	<1%

9	Submitted to Southville International School and Colleges Student Paper	<1%
10	Submitted to Universitas Islam Negeri Raden Fatah Student Paper	<1%
11	e-theses.iaincurup.ac.id Internet Source	<1%
12	cabmakassar.org Internet Source	<1%
13	eprints.ums.ac.id Internet Source	<1%
14	bozzdicky.blogspot.com Internet Source	<1%
15	ejurnal.unisri.ac.id Internet Source	<1%
16	bp3ip3sakti11.wordpress.com Internet Source	<1%
17	etd.unsyiah.ac.id Internet Source	<1%
18	frihatnolomukti.blogspot.com Internet Source	<1%

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Muh Zulkifly lahir di Maros 01 Mei 2000 penulis lahir dari pasangan baso.m dan Rachmawati hustham merupakan anak kedua dari tiga bersaudara. Menempuh pendidikan dasar SDN 234 barambang tahun 2006-2012,SMP SMPN 16 MANDAI tahun 2012-2015,kemudian melanjutkan pendidikan SMAN 8 MAROS pada tahun 2015-2018. Pada tahun yg sama penulis langsung daftar di pip makassar namun pada tahun itu penulis gagal dalam melakukan tes namun pada tahun berikutnya penulis mencoba lagi untuk tes Alhamdulillah lulus lewat jalur mandiri dan mengambil jurusan nautika pada tahun 2019.selama semester V dan VI penulis melaksanakan praktek laut (prala) di KM JETLINER milik PT Peln pada tanggal 08 Januari 2022 sampai 08 Januari 2023 dan pada tahun 2024 penulis telah menyelesaikan pendidikan diploma IV di politeknik ilmu pelayaran Makassar. Berkat petunjuk dan pertolongan ALLAH SWT, usaha serta doa dari kedua orang tua dalam menjalani aktivitas akademik di pip Makassar penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA.