

LAMPIRAN 1

Wawancara guna mengetahui

**PELAKSANAAN DINAS JAGA AMAN MELEWATI
SINGAPORE STRAIT DALAM KONDISI TAMPAK
TERBATAS GUNA MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DI
MT. RAINA**

Identitas Informan

No Informan :

Nama Lengkap :

Jabatan :

Jenis Kelamin : Laki-laki/ perempuan

Pendidikan Terakhir : SD/SMP/SMA/Perguruan Tinggi

Asal Negara :

Pertanyaan untuk informan utama (Perwira kapal)

1. Apakah yang menjadi kesulitan pada saat berlayar melewati bagan pemisah ?
2. Apakah yang menjadi pedoman utama untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?
3. Aturan-aturan P2TL berapa saja yang dianggap penting untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?
4. Mengapa seorang Nakhoda harus *standby* juga pada saat melewati *Singapore Strait* ?
5. Mengapa penentuan posisi kapal dari *GPS* tidak diperbolehkan ?
6. Bagaimana melakukan penentuan posisi kapal yang diperbolehkan ?
7. Hal-hal apa saja yang bisa membantu dalam navigasi tampak terbatas melewati *Singapore Strait* ?

LAMPIRAN 1

Wawancara guna mengetahui

**PELAKSANAAN DINAS JAGA AMAN MELEWATI
SINGAPORE STRAIT DALAM KONDISI TAMPAK
TERBATAS GUNA MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DI
MT. RAINA**

Identitas Informan

No Informan : 1

Nama Lengkap : Alfredo Alaba Lusica

Jabatan : Nakhoda

Jenis Kelamin : Laki-laki

Pendidikan Terakhir : Perguruan Tinggi

Asal Negara : Filipina

Pertanyaan untuk informan utama (Perwira kapal)

1. Apakah yang menjadi kesulitan pada saat berlayar melewati bagan pemisah ?
2. Apakah yang menjadi pedoman utama untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?
3. Aturan-aturan P2TL berapa saja yang dianggap penting untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?
4. Mengapa seorang Nakhoda harus *standby* juga pada saat melewati *Singapore Strait* ?
5. Mengapa penentuan posisi kapal dari *GPS* tidak diperbolehkan ?
6. Bagaimana melakukan penentuan posisi kapal yang diperbolehkan ?
7. Hal-hal apa saja yang bisa membantu dalam navigasi tampak terbatas melewati *Singapore Strait* ?

LAMPIRAN 1

Lembar jawaban wawancara

1. Apakah yang menjadi kesulitan pada saat berlayar melewati bagan pemisah ?

Jawaban :

Yang menjadi sebuah kesulitan saat melewati *Singapore Strait* adalah kondisi daerah yang ramai, kemudian kondisi ramainya komunikasi di *radio VHF* yang memaksa untuk lebih seksama mendengarkan berita dari *radio VHF*.

2. Apakah yang menjadi pedoman utama untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?

Jawaban :

Pedoman untuk berlayar di *Singapore Strait* tentu saja *Collisison Regulation*.

3. Aturan-aturan P2TL berapa saja yang dianggap penting untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?

Jawaban :

Aturan nomor 10 mengenai bagan pemisah. Jika aturan sudah dikuasai maka bisa untuk memahami lebih dalam aturan lainnya seperti aturan 5 mengenai pengamatan, aturan 6 mengenai kecepatan aman dan aturan 8 mengenai tindakan untuk mencegah tubrukan.

4. Mengapa seorang Nakhoda harus *standby* juga pada saat melewati *Singapore Strait* ?

Jawaban :

Saya sebagai Nakhoda/*senior officer* memiliki tanggung jawab besar untuk menyelamatkan semua crew kapal. Ini juga sesuai dengan peraturan perusahaan yaitu, *Bridge Manning Level* nomor 3 untuk daerah bagan pemisah maka, Nakhoda harus berada di anjungan.

5. Mengapa penentuan posisi kapal dari *GPS* tidak diperbolehkan ?

Jawaban :

LAMPIRAN 1

Karena *GPS* itu tidak akurat untuk penentuan posisi pada daerah bagan pemisah seperti *Singapore Strait*. Ini sesuai dengan peraturan *SOLAS chapter 5 : safety of navigation*.

6. Bagaimana melakukan penentuan posisi kapal yang diperbolehkan ?

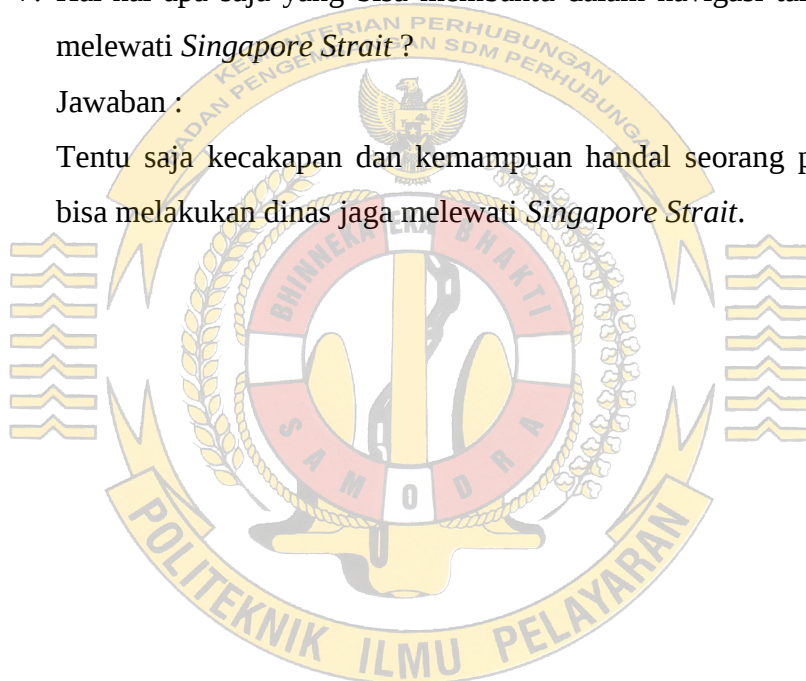
Jawaban :

Singapore Strait terdapat benda-benda darat yang bisa untuk dibaring seperti *lighthouse*. Maka gunakan metode baringan dengan benda darat untuk menentukan posisi kapal secara berkala.

7. Hal-hal apa saja yang bisa membantu dalam navigasi tampak terbatas melewati *Singapore Strait* ?

Jawaban :

Tentu saja kecakapan dan kemampuan handal seorang perwira untuk bisa melakukan dinas jaga melewati *Singapore Strait*.



LAMPIRAN 1

Wawancara guna mengetahui

**PELAKSANAAN DINAS JAGA AMAN MELEWATI
SINGAPORE STRAIT DALAM KONDISI TAMPAK
TERBATAS GUNA MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DI
MT. RAINA**

Identitas Informan

No Informan : 2

Nama Lengkap : Haeruddin

Jabatan : Mualim 2

Jenis Kelamin : Laki-laki

Pendidikan Terakhir : Perguruan Tinggi

Asal Negara : Indonesia

Pertanyaan untuk informan utama (Perwira kapal)

1. Apakah yang menjadi kesulitan pada saat berlayar melewati bagan pemisah ?
2. Apakah yang menjadi pedoman utama untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?
3. Aturan-aturan P2TL berapa saja yang dianggap penting untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?
4. Mengapa seorang Nakhoda harus *standby* juga pada saat melewati *Singapore Strait* ?
5. Mengapa penentuan posisi kapal dari *GPS* tidak diperbolehkan ?
6. Bagaimana melakukan penentuan posisi kapal yang diperbolehkan ?
7. Hal-hal apa saja yang bisa membantu dalam navigasi tampak terbatas melewati *Singapore Strait* ?

LAMPIRAN 1

Lembar jawaban wawancara

1. Apakah yang menjadi kesulitan pada saat berlayar melewati bagan pemisah ?

Jawaban :

Yang menjadi sebuah kesulitan saat melewati *Singapore Strait* adalah kondisi daerah yang ramai dan juga kondisi pada malam hari (tampak terbatas).

2. Apakah yang menjadi pedoman utama untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?

Jawaban :

Pedoman untuk berlayar di *Singapore Strait* tentu saja *Collisison Regulation*. Pedoman lainnya yang cukup bermanfaat yaitu buku *Sailing Direction For Singapore Strait*.

3. Aturan-aturan P2TL berapa saja yang dianggap penting untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?

Jawaban :

Aturan nomor 10 mengenai bagan pemisah. Kemudian, aturan *Collision Regulation part C* mengenai penerangan lampu navigasi. Aturan *Collision Regulation part D* mengenai isyarat bunyi dan lampu. Di dalamnya juga terdapat pedoman untuk berlayar dalam keadaan tampak terbatas yaitu aturan nomor 35.

4. Mengapa seorang Nakhoda harus *standby* juga pada saat melewati *Singapore Strait* ?

Jawaban :

Karena Nakhoda adalah perwira senior yang sudah berpengalaman dalam hal navigasi. Pengalaman Nakhoda diperlukan untuk menentukan keputusan dalam hal olah gerak kapal dan komunikasi dengan kapal atau *VTIS*. Karena, hal tersebut adalah suatu kewenangan bagi seorang Nakhoda.

5. Mengapa penentuan posisi kapal dari *GPS* tidak diperbolehkan ?

Jawaban :

LAMPIRAN 1

Karena *GPS* kebenarannya tidak begitu kuat. Hal ini juga dilarang oleh perusahaan.

6. Bagaimana melakukan penentuan posisi kapal yang diperbolehkan ?

Jawaban :

Tentu saja dengan melakukan baringan benda-benda darat. Banyak metode baringan yang bisa dilakukan seperti baringan empat surat, baringan istimewa, baringan sudut berganda dan lainnya. Namun untuk mengejar waktu cukup melakukan penentuan posisi kapal dengan baringan dan jarak. Target yang diperbolehkan untuk dibaring yaitu *lighthouse*, namun jangan pernah membaring *buoy*. Alasannya adalah posisi *buoy* tidak tetap karena pada bagian bawah *buoy* terdapat kabel yang terikat pada dasar laut. Arus laut yang berubah-ubah menyebabkan pergeseran posisi *buoy* tersebut.

7. Hal-hal apa saja yang bisa membantu dalam navigasi tampak terbatas melewati *Singapore Strait* ?

Jawaban :

Kemampuan seorang perwira berperan penting dalam hal navigasi. Secara khusus dalam pengoperasian *RADAR/ARPA* untuk membaring target, memperhatikan nilai *CPA*, mengamati keadaan sekitar kapal dan lainnya. *VTIS* juga berperan penting dalam navigasi melewati *Singapore Strait*. *VTIS* menyediakan informasi dan peringatan secara berkala mengenai resiko tubrukan kapal-kapal di daerah *Singapore Strait*. *VTIS* juga menyediakan pelayanan informasi, pelayanan bantuan navigasi dan *VTIS* mampu memonitor posisi, *track*, kecepatan dan identitas kapal-kapal yang berada di daerah *Singapore Strait*.

LAMPIRAN 1

Wawancara guna mengetahui

**PELAKSANAAN DINAS JAGA AMAN MELEWATI
SINGAPORE STRAIT DALAM KONDISI TAMPAK
TERBATAS GUNA MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DI
MT. RAINA**

Identitas Informan

No Informan : 3

Nama Lengkap : Archie De Claro Fernandez

Jabatan : Mualim 3

Jenis Kelamin : Laki-laki

Pendidikan Terakhir : Perguruan Tinggi

Asal Negara : Filipina

Pertanyaan untuk informan utama (Perwira kapal)

1. Apakah yang menjadi kesulitan pada saat berlayar melewati bagan pemisah ?
2. Apakah yang menjadi pedoman utama untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?
3. Aturan-aturan P2TL berapa saja yang dianggap penting untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?
4. Mengapa seorang Nakhoda harus *standby* juga pada saat melewati *Singapore Strait* ?
5. Mengapa penentuan posisi kapal dari *GPS* tidak diperbolehkan ?
6. Bagaimana melakukan penentuan posisi kapal yang diperbolehkan ?
7. Hal-hal apa saja yang bisa membantu dalam navigasi tampak terbatas melewati *Singapore Strait* ?

LAMPIRAN 1

Lembar jawaban wawancara

1. Apakah yang menjadi kesulitan pada saat berlayar melewati bagan pemisah ?

Jawaban :

Yang menjadi sebuah kesulitan saat melewati *Singapore Strait* adalah kondisi daerah yang ramai dimana posisi kapal yang berdekatan dengan kapal-kapal lain dan juga kondisi pada malam hari yang menyulitkan seorang perwira untuk melakukan suatu pengamatan (tampak terbatas).

2. Apakah yang menjadi pedoman utama untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?

Jawaban :

Pedoman untuk berlayar di *Singapore Strait* tentu saja *Collisison Regulation*. Pedoman lainnya yang cukup bermanfaat yaitu buku *Sailing Direction For Singapore Strait*. Buku-buku publikasi lainnya juga bermanfaat seperti buku *Bridge Procedure Guide*.

3. Aturan-aturan P2TL berapa saja yang dianggap penting untuk berlayar di daerah bagan pemisah ?

Jawaban :

Aturan nomor 10 mengenai bagan pemisah. Kemudian, aturan *Collision Regulation part C* mengenai penerangan lampu navigasi. Penerangan lampu navigasi harus dipahami pada saat keadaan tampak terbatas (malam hari). Hampir semua dalam aturan-aturan P2TL perlu untuk dipahami oleh seorang perwira dalam hal navigasi di daerah *Singapore Strait*.

4. Mengapa seorang Nakhoda harus *standby* juga pada saat melewati *Singapore Strait* ?

Jawaban :

Karena Nakhoda memiliki banyak pengalaman dan wawasan dibanding *junior officer* seperti saya. Nakhoda perlu memberikan arahan atau informasi untuk seorang perwira junior yang belum berpengalaman.

LAMPIRAN 1

Nakhoda harus ada di anjungan sesuai dengan BSM *Bridge Manning Level* nomor 3.

5. Mengapa penentuan posisi kapal dari *GPS* tidak diperbolehkan ?

Jawaban :

Karena posisi kapal sedang berada dalam bagan pemisah dimana terdapat pulau dan benda-benda darat di dekat kapal. *GPS* tidak begitu akurat dalam menentukan posisi kapal pada saat di *Singapore Strait*. Penentuan posisi kapal lebih akurat dengan membaring benda-benda darat. Karena benda-benda darat posisinya tetap dan tidak berpindah sehingga kapal mengacu kepada posisi benda yang tetap untuk perolehan posisi kapal.

6. Bagaimana melakukan penentuan posisi kapal yang diperbolehkan ?

Jawaban :

Prosedur yang biasa perwira lakukan yaitu dengan baringan dan jarak. Membaring target dengan menggunakan *RADAR* dengan memanfaatkan fungsi *VRM* dan *EBL*. Penentuan posisi kapal harus dilakukan 5 menit satu kali plot posisi kapal pada peta.

7. Hal-hal apa saja yang bisa membantu dalam navigasi tampak terbatas melewati *Singapore Strait* ?

Jawaban :

Tentunya kepehaman seorang perwira dalam pengoperasian alat-alat navigasi. Pemahaman akan komunikasi antar kapal dan *VTIS*. Pemahaman akan isyarat-isyarat penerangan navigasi.