

**PERANAN SERAH TERIMA TUGAS SEBELUM CREW
MELAKSANAKAN TUGAS JAGA DI KAPAL MV.DK02**



SKRIPSI

**Diajukan Guna Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Sebutan Profesional Sarjana Sains Terapan di Bidang Kenautikaan**

Disusun Oleh : HERYUDO SAKSONO NIT. 51145150.N

**JURUSAN NAUTIKA
PROGRAM DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

PERAN SERAH TERIMA TUGAS SEBELUM *CREW* MELAKSANAKAN TUGAS JAGA DI KAPAL MV.DK02

DISUSUN OLEH :


HERYUDO SAKSONO
NIT. 51145150N


Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 14 Februari 2019

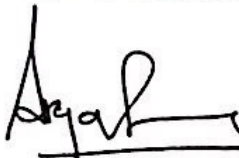
Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


Capt. HADI SUPRIYONO, MM, M.Mar
Pembina Tk. I, (IV/b)
NIP. 19561020 198303 1 002


HENNY WAHYU WARDHANI, M.Pd
Pembina, (IV/a)
NIP. 19541108 198003 2 002

Mengetahui:
Ketua Program Studi Nautika


Capt. ARIKA PALAPA, M.Si, M.Mar
Penata Tk.I, (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

**PERANAN SERAH TERIMA TUGAS SEBELUM *CREW* MELAKSANAKAN TUGAS
JAGA DI KAPAL MV.DK02**

DISUSUN OLEH:

HERYUDO SAKSONO
NIT. 51145150 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, Maret 2019

Penguji I




Capt. EKO MURDIYANTO, M.Pd., M.Mar
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19570618 198203 1 002

Penguji II



Capt. HADI SUPRIYONO, M.M., M.Mar
Pembina Tk. I, (IV/b)
NIP. 19561020 198303 1 002

Penguji III



Capt. TRI KISMANTORO, M.M., M.Mar
Penata, (III/c)
NIP. 19751012 199808 1 001

Dikukuhkan oleh:

**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG,**

Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : HERYUDO SAKSONO

NIT : 51145150 N

Jurusan : NAUTIKA

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Peran Serah Terima Tugas Sebelum *Crew* Melaksanakan Tugas Jaga di Kapal MV.DK02” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan/ plagiat skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 14 Februari 2019

Yang menyatakan,


METERAI

TEMPEL

F9A0AAFF5292767

6000

ENAM RIBURUPIAH


HERYUDO SAKSONO.
NIT. 51145150 N.

MOTTO

1. **M**anusia yang baik bukanlah yang tidak pernah salah, karena tidak ada manusia yang sempurna, tetapi manusia yang bertaubat atas kesalahannya dan mengambil hikmah untuk memperbaikinya.
2. **T**eruslah maju pada saat keadaan memungkinkan, kalau belum ada kesempatan bersabarlah, Jika tidak ada, ciptakan keadaan itu.
3. **J**angan pernah mengucapkan selamat tinggal jika kita masih mencoba, jangan pernah menyerah jika masih merasa sanggup dan jangan pernah mengatakan kita tidak mencintainya lagi jika kita masih tidak dapat melupakannya.
4. **K**egagalan-kegagalan hidup mempunyai tujuan membuat kita tangguh bukan jatuh dan patah semangat.
5. **A**ku yakin disaat semua pintu sudah tertutup, pasti masih ada jendela yang terbuka.
6. **K**ita harus menjadi yang terbaik dari yang baik (*BEST OF THE BEST*)
7. **K**omunikasi adalah kunci dari semua solusi.
8. **K**erjakan sesuatu dengan sebaik-baiknya dan lakukan sesuai dengan apa kata hati kita karena itu yang terbaik buat kita.

PERSEMBAHAN

Karya tulis ini penulis persembahkan untuk :

- 1. Allah SWT yang telah memberikan kenikmatan serta anugerah yang tiada tara di dunia.*
- 2. Rosullullah S.A.W. yang telah menjadikan dunia ini dari zaman kelam ke zaman terang benderang.*
- 3. Bapakku (SETIJO PRAMONO) dan Ibuku (SRI YATINI) yang tercinta atas segala do'anya*
- 4. Kakakku (Titis Asty Mahardika) dan adikku (Candra Prayoga).*
- 5. Untuk Perwira Muda sekaligus kakakku Khairul Amri, S.Tr.Pel terima kasih sudah memberi dukungan moril dan masukan serta bimbingan selama praktek berlayar sampai saat ini.*
- 6. Untuk semua teman-teman kasta Madiun LI, senior-seniorku dan junior-juniorku yang saya banggakan.*
- 7. Yang terhormat seluruh staf dan jajaran Perwira Resimen, Instruktur dan Pembina serta Dosen-dosen PIP Semarang*
- 8. Saudari Argata Kharisma, A.Md yang selalu memberi semangat dan motivasi pada saya.*
- 9. Teman-temanku angkatan LI khususnya Jangkar Nautika dan kelas N VIII C.*
- 10. Almamaterku tercinta PIP Semarang yang telah membesarkanku.*

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWTatas segala rahmat, taufik dan hidayah-NYA sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini, yang berjudul “ **PERANAN SERAH TERIMA TUGAS SEBELUM *CREW* MELAKSANAKAN TUGAS JAGA DI KAPAL MV. DK02.**“

Maksud dan tujuan penulisan skripsi ini adalah sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar Profesional Sarjana Sains Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Nautika dan sebagai tugas akhir (semester VIII) Program Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyelesaian skripsi ini, penulis banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak dengan penuh kesabaran dan keikhlasan. Oleh karena itu dalam kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada.

1. Yang Terhormat Dr. Capt. Mashudi Rofiq, M.Sc, M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yang Terhormat Capt. Arika Palapa, M.Si, M.Mar selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Yang Terhormat Capt. Hadi Supriyono, MM, M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Yang Terhormat Ibu. Henny Wahyu Wardhani, M.Pd selaku Dosen Pembimbing Metodologi Penulisan

5. Segenap awak kapal MV. DK02 dan PT. Karya Sumber Energy, yang telah mendukung penulis selama praktek berlayar
6. Segenap dosen PIP Semarang yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini
7. Rekan-rekan taruna-taruni angkatan LI terutama kelas N VIII C yang saya cinta.
8. Semua pihak yang telah membantu dan mendukung baik secara moril maupun materil sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Kami menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan, kritik dan saran yang membangun kami harapkan untuk kesempurnaan dikemudian hari. Akhir kata penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua khususnya bagi Taruna dan Taruni PIP Semarang.

Sekian dan Terimakasih

Semarang, Februari 2019
Penulis

Heryudo Saksono
NIT :51145150 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
ABSTRAKSI	xi
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah.....	3
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat penelitian.....	5
F. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II. LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka.....	8
B. Kerangka Berfikir.....	20
C. Definisi Operasional.....	21

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian	27
B. Waktu dan Tempat Penelitian.....	28
C. Sumber Data.....	29
D. Metode Pengumpulan Data.....	30
E. Teknik Analisa Data.....	31
F. Prosedur Penelitian	34

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Mengenai Objek Yang Diteliti.....	34
B. Analisa Hasil Penelitian	39
C. Pembahasan Masalah	46

BAB V PENUTUP

A. Simpulan	74
B. Saran.....	71

LAMPIRAN

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

ABSTRAKSI

Heryudo Saksono, 2019, NIT : 51145150.N, “*Peranan Serah Terima Tugas Sebelum Crew Melaksanakan Tugas Jaga di Kapal MV.DK02*”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Hadi Supriyono, MM, M.Mar, Pembimbing II: Henny Wahyu Wardhani, M.Pd

Sesuai dengan aturan dinas jaga yang telah ditetapkan di atas kapal, berdasarkan *Collision Regulation 1972, STCW 1978 as amended in 2010 Regulation II/1*, semua kapal wajib melaksanakan tugas jaga tersebut tanpa terkecuali. Hal tersebut dilakukan untuk mencegah terjadinya tubrukan. 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.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui prosedur pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan aturan-aturan *Collision Regulation 1972* dan *Regulation II/1* dari *STCW 1978 as amended in 2010*. Dengan metode penelitian kualitatif yang menghasilkan data deskriptif, pelaksanaan dinas jaga dapat digambarkan secara jelas dan nyata karena data diperoleh dari *interview* secara langsung serta ditunjang metode kepustakaan yang memberikan gambaran lebih jelas mengenai informasi yang disampaikan.

Hasil yang didapat penulis selama melakukan penelitian adalah pelaksanaan dinas jaga di kapal yang belum terlaksana dengan baik. Masih adanya penyimpangan prosedur dinas jaga sehingga kegiatan tugas jaga tidak berjalan efektif. Kurangnya pengetahuan tentang prosedur serah terima dinas jaga menurut aturan internasional juga menjadi masalah utama bagi para awak kapal. Pembahasan terhadap hasil penelitian adalah pelaksanaan tugas jaga yang harus benar-benar diaplikasikan sesuai dengan *STCW 1978 as amended in 2010*. Selain itu, penyampaian prosedur serah terima tugas jaga yang baik oleh perwira senior juga menjadi salah satu upaya untuk memperbaiki pelaksanaan dinas jaga.

Kesimpulan dari hasil penelitian menunjukkan bahwa kegiatan tugas jaga di atas kapal MV. DK02 telah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan secara internasional, namun dalam pelaksanaannya masih sering terjadi penyimpangan. Hal ini dapat terjadi karena kekurangpahaman *crew* kapal terutama bagian *deck* mengenai prosedur serah terima dinas jaga yang baik menurut aturan internasional. Maka dari itu perlu dilakukan peningkatan kualitas dinas jaga para *crew* dengan memberikan informasi mengenai prosedur serah terima tugas jaga yang benar sesuai dengan *STCW 1978 as amended in 2010*.

Kata kunci: Dinas Jaga, Serah Terima, Prosedur, *STCW 2010*

ABSTRACT

Heryudo Saksono, 2019, NIT : 51145150.N, “*Peranan Serah Terima Tugas Sebelum Crew Melaksanakan Tugas Jaga di Kapal MV.DK02*”, skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Hadi Supriyono, MM, M.Mar, Pembimbing II: Henny Wahyu Wardhani, M.Pd

According to the Collision Regulation 1972, the STCW 1978 as amended in 2010 Regulation I/I, all vessels shall establish watchkeeping without exception. This becomes an obligation to prevent collision between any vessels. A safe voyage shall establish without any risk of collision depends on the ability and performance of the human resources, especially officers who take the watchkeeping.

The aim of this study is to find out procedure of watchkeeping according to the Collision Regulation 1972 and Regulation II/1 of the STCW 1978 as amended in 2010. Qualitative research methods with a descriptive data result describing the watchkeeping with a clear and real analysis. The data were obtained from a live interview and supported by some literature which has large information.

Author find out that the watchkeeping implementation was not implemented properly. There is still a lot of irregularities that happened in the watch so it doesn't work efficiently. A lot of crew has lack of knowledge about the procedure based on international rules, it's a big problem. The discussion in this study is about the watchkeeping that should be allocated according to the STCW 1978 as amended in 2010. In addition, a good submission of handover's of watchkeeping procedure is being one of the attempt to improve the implementation of watchkeeping in the vessel.

The conclusion of this study is to indicate that the watchkeeping in vessel MV. DK02 been appropriate with the international regulation, but there's still a little irregularity in its reality. It's because of the lack of knowledge from the crew, especially the deck crew about the handover's of watchkeeping procedure based on international regulation. Therefore, it's necessary to make an improvement in the crew's duty by providing the information about the right handover's watch procedure based on STCW 1978 as amended in 2010.

Keyword: *Watchkeeping, Handover, Procedure, STCW 2010*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

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

Sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan di kapal, berdasarkan (*Collision Regulation 1972, STCW 1978 as amended in 2010 Regulation II/1*) 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 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 Nakhoda, 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 navigasi yang dapat dipertanggungjawabkan, yang mana data-data tersebut didapatkan dari pemerintah/agen atau pihak lain yang terkait. 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.

Adanya permasalahan pada saat serah terima tugas jaga kapal berlayar, kapal sandar di pelabuhan maupun kapal berlabuh jangkar yang diakibatkan oleh kesalahan dari tugas dinas jaga dipelabuhan dapat mengakibatkan terganggunya kegiatan operasional kapal. Hal ini yang diangkat oleh penulis berhubungan dengan tugas jaga pada waktu MV. DK02 sedang berlayar maupun sandar di pelabuhan. Dimana serah terima tugas jaga tersebut harus

dapat dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab, sehingga tidak menimbulkan hal-hal negatif yang berhubungan dengan bahaya tubrukan maupun kerusakan muatan, hilangnya inventaris kapal, maupun kondisi keamanan kapal di dermaga, dimana hal di atas dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional kapal.

Adapun maksud dari pemilihan judul skripsi ini adalah untuk meneliti sejauh mana pelaksanaan serah terima tugas dinas jaga di kapal MV. DK02 pada saat berlayar, berlabuh jangkar ataupun sandar di pelabuhan dan hubungannya dengan kelancaran kegiatan operasional kapal. Yang akhirnya diharapkan dapat meningkatkan kinerja dari para perwira bagian dek khususnya, maupun seluruh awak kapal pada umumnya, dan dapat menunjang kelancaran kegiatan operasional kapal. Dalam hal ini penulis merasa tergugah untuk mengadakan penelitian mengenai peranan serah terima tugas sebelum *crew* melaksanakan tugas jaga di kapal MV. DK02.

B. PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian mengenai dinas jaga di atas, tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga di kapal MV. DK02 dapat berjalan sesuai dengan prosedur yang ada, maka penulis memberikan rumusan masalah agar mempermudah dalam mencari solusi dari permasalahan tersebut. Ada beberapa masalah pokok yang akan dibahas oleh penulis dalam skripsi ini. Masalah-masalah pokok tersebut antara lain:

1. Mengapa kegiatan dinas jaga tidak dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan *crew* di atas kapal MV. DK02 ?
2. Bagaimana cara melaksanakan serah terima tugas jaga yang baik guna mencegah kecelakaan dan bahaya tubrukan di atas kapal MV. DK02 ?

C. BATASAN MASALAH

Agar dalam pembahasan masalah ini tidak terlalu menyimpang jauh dari topik yang ada dalam penulisan skripsi ini, maka penulis membatasi permasalahan yang akan dibahas. Dalam skripsi ini batasan masalah diambil dari pengalaman penulis pada saat melaksanakan praktek berlayar di atas kapal MV. DK02 milik PT. Karya Sumber Energy selama satu tahun. Pelaksanaannya menitikberatkan pada waktu kapal berlayar.

D. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan yang ingin dicapai penulis antara lain :

1. Secara Umum

Memberikan informasi secara tertulis kepada pembaca mengenai aturan yang harus diterapkan selama pelaksanaan dinas jaga sesuai ketentuan yang telah ditetapkan baik secara nasional maupun internasional untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan.

2. Secara Khusus

- a. Untuk mengoptimalkan disiplin dan kesadaran awak kapal MV. DK02 akan pentingnya serah terima tugas jaga dan kendala-kendala apa yang dihadapi pada melaksanakan serah terima tugas jaga tersebut.
- b. Untuk meningkatkan tanggung jawab kerja awak kapal dalam melaksanakan serah terima tugas jaga sehingga kegiatan operasional kapal dapat berjalan dengan lancar agar perusahaan tidak menerima klaim dari pencarter maupun pihak pihak lain.

E. MANFAAT PENELITIAN

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

1. Secara Teoritis

Lebih memperdalam dan mengembangkan pengetahuan mengenai prosedur pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan aturan-aturan *Collision Regulation 1972* dan *Regulation II/1* dari *STCW 1978 as amended in 2010*.

2. Secara Praktis

Dengan penelitian ini dapat memberikan tambahan wawasan bagi pembaca mengenai pelaksanaan dinas jaga untuk menghindari bahaya tubrukan serta dapat diaplikasikan di atas kapal sesuai dengan keadaan yang ada sesuai paturan yang berlaku.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk memudahkan pembaca dalam memahami dan mengerti tentang penyajian skripsi ini, maka penulis menggunakan metode sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian yang melatar belakangi pemilihan judul, perumusan masalah yang diambil, pembatasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Dalam bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran, dan definisi operasional tentang variabel atau istilah lain dalam penelitian yang dianggap penting.

BAB III. METODE PENELITIAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai jenis metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, sumber data, teknis analisis data, dan prosedur penelitian.

BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini menjelaskan mengenai uraian hasil penelitian dan pemecahan masalah guna memberikan jalan keluar atas masalah yang dihadapi dalam pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan

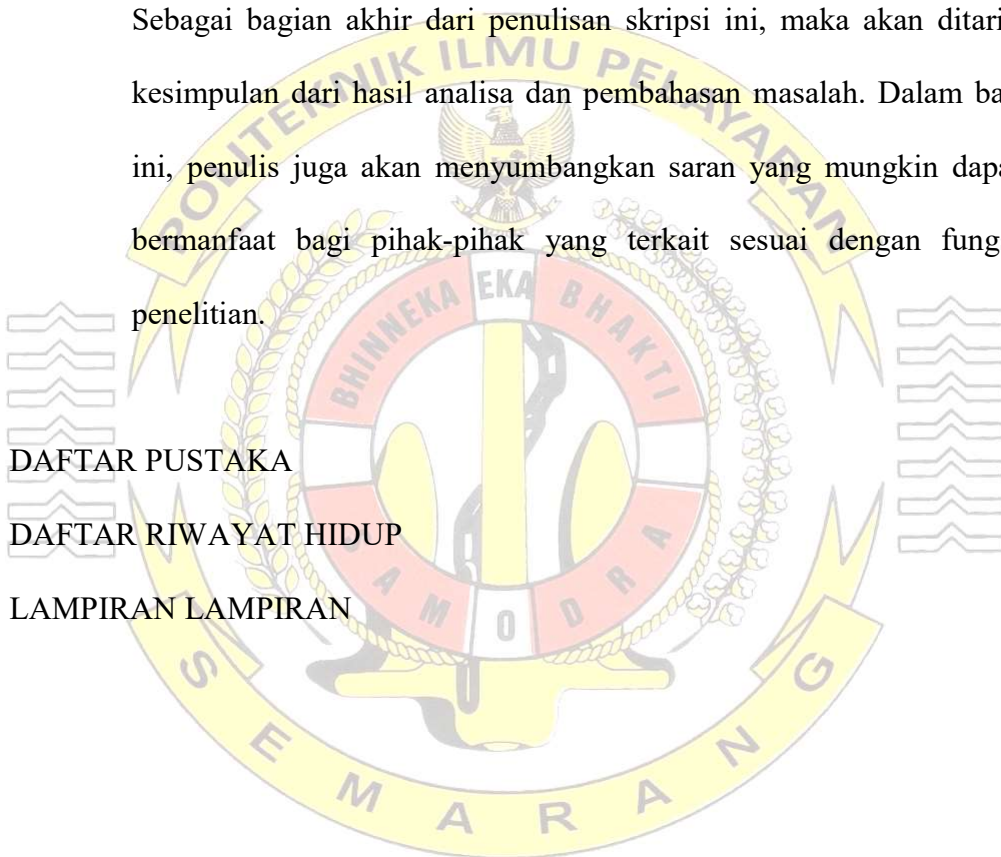
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil analisa dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, penulis juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

LAMPIRAN LAMPIRAN



BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Dari hasil pengalaman dan pengamatan selama praktek laut di atas kapal MV. DK02 banyak peristiwa dan kejadian yang dialami seperti persiapan untuk perjalanan kapal tersebut. Seperti yang telah diketahui bersama, bahwa setiap kapal dimanapun berada harus selalu mematuhi semua peraturan, termasuk dalam hal penerapan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat bagi seluruh awak kapal agar nantinya dapat tercapai standar kerja yang sesuai dengan aturan internasional tersebut. Adanya penyimpangan penerapan prosedur dinas jaga yang menyangkut pula pengaturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat bagi awak kapal nantinya akan dapat menimbulkan berbagai permasalahan yang berhubungan dengan organisasi kerja di atas 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 tidak 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 sistem operasi manual sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga.

1. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga

Menurut *STCW 1978 amandemen 2010* peraturan VIII/2 tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah:

- a. Pemerintah harus mengarahkan perhatian perusahaan-perusahaan, Nakhoda, Kepala Kamar Mesin dan seluruh petugas jaga pada persyaratan-persyaratan, prinsip-prinsip dan pedoman-pedoman yang ada di dalam kode STCW yang harus dicermati guna menjamin agar suatu tugas jaga yang terus menerus, sesuai dengan situasi-situasi dan kondisi-kondisi yang ada akan tetap terpelihara sepanjang waktu di semua kapal yang sedang berlayar.
- b. Pemerintah 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 di bawah pengarahannya umum dari Nakhoda maka:
 - 1) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode

tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di kamar peta atau Anjungan.

- 2) Operator-operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.
- 3) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana ditegaskan dalam Kode STCW dan di bawah pengarahan Kepala Kamar Mesin, harus segera ada di tempat dan ada dalam jangkauan untuk menangani ruangan-ruangan mesin, dan jika diperlukan harus berada di ruangan mesin selama periode-periode tanggung jawabnya.
- 4) Suatu tugas jaga yang memadai dan efektif dipelihara dengan tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang sandar dan jika kapal yang bersangkutan membawa muatan yang berbahaya, maka pengaturan tugas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya tentang sifat, kualitas, kemasan dan penyimpanan muatan berbahaya yang bersangkutan dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya setiap kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal maupun di darat.

Dalam *Chapter VIII STCW 2010 section A-VIII / 1*, kemampuan untuk bertugas:

- 1) Pemerintah akan memikirkan keadaan bahaya yang ditimbulkan oleh kelelahan pelaut, terutama mereka yang terlibat dalam penanganan dan pengamanan operasi kapal.
- 2) 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 atau 77 jam setiap periode 7 hari.
- 3) Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 6 jam setiap periode 14 jam.
- 4) Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 2 dan paragraph 3 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- 5) Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraph 2 dan paragraph 3 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.
- 6) Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

Dalam *Chapter VIII STCW 2010 Section B-VIII / 1*, 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.

2. Pengaturan Tugas Jaga

- a. Pengaturan untuk melaksanakan tugas jaga dek ketika kapal berada di pelabuhan harus selalu memadai untuk :
 - 1) Menjamin keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan dan lingkungan, serta pengoperasian seluruh peralatan yang berkaitan dengan penanganan muatan.
 - 2) Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional dan lokal.
 - 3) Menjaga ketertiban dan rutinitas normal kapal.
- b. Nakhoda harus memutuskan komposisi dan lama tugas jaga deck, tergantung pada kondisi kapal, jenis kapal dan sifat tugas-tugas.

- c. Jika dipertimbangkan perlu oleh Nakhoda, seorang perwira yang memenuhi syarat harus bertanggung jawab dalam tugas jaga dek.
- d. Peralatan yang perlu harus diatur sedemikian rupa untuk menghasilkan tugas jaga yang efisien.
- e. Melalui musyawarah dengan Nakhoda. Kepala Kamar Mesin harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga mesin tetap memadai untuk mempertahankan suatu tugas jaga mesin yang aman di pelabuhan. Ketika memutuskan pengaturan komposisi tugas jaga mesin yang dapat melibatkan bawahan-bawahan yang sesuai di kamar mesin, beberapa hal yang harus dipertimbangkan antara lain adalah :

- 1) Pada kapal yang memiliki tenaga penggerak dengan kekuatan 3000 KW atau lebih, harus selalu ada perwira yang bertugas jaga mesin.
- 2) Pada kapal yang memiliki tenaga penggerak dengan kekuatan kurang dari 3000 KW, sesuai kebijaksanaan Nakhoda melalui musyawarah dengan Kepala Kamar Mesin, boleh tidak ada perwira yang harus bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin.
- 3) Perwira-perwira yang sedang melakukan tugas jaga mesin tidak boleh merangkap atau diberi tugas lain yang akan mengganggu pengawasan terhadap sistem permesinan kapal.

3. Serah Terima Tugas Jaga

Perwira-perwira yang bertugas jaga geladak atau bertugas jaga mesin tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul keraguan bahwa penggantinya tidak mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara

efektif, maka dalam hal ini Nakhoda harus diberitahu. Perwira pengganti tugas jaga geladak atau tugas jaga mesin harus yakin bahwa anggota-anggota penjaganya cukup mampu untuk melaksanakan tugasnya secara efektif.

Jika pada saat penyerahan jaga geladak atau jaga permesinan sedang dilakukan suatu operasi penting, maka hal ini harus disimpulkan oleh perwira yang akan digantikan, kecuali bilamana diperintahkan lain oleh Nakhoda atau Kepala Kamar Mesin. Berikut adalah hal-hal yang harus diperhatikan dalam serah terima serta pelaksanaan tugas jaga *deck* (geladak).

a. Penyerahan tugas jaga geladak

1) Tepat sebelum penyerahan jaga geladak, perwira pengganti harus

diberitahukan oleh perwira yang bertugas jaga geladak hal-hal sebagai berikut :

- a) Kedalaman air di tempat sandar, sarat kapal, kedudukan dan saat air tinggi rendah, pengikatan tros-tros, pengaturan jangkar-jangkar dan panjang rantai jangkar dan hal ikhwal pengepilan lainnya yang penting bagi keselamatan kapal, keadaan mesin-mesin induk dan kemampuannya untuk pemakaian darurat;
- b) Semua pekerjaan yang dilakukan di atas kapal, jenis, jumlah dan posisi muatan yang dimuat atau sisanya dan setiap sisa di kapal setelah pembongkaran muatan;
- c) Kedudukan air di got-got palka dan tangki-tangki tolak bara;
- d) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang dipasang atau dibunyikan;

- e) Jumlah anggota awak kapal yang diperlukan di kapal dan kehadiran tiap orang lain di kapal:
 - f) Keadaan alat-alat pemadam kebakaran;
 - g) Setiap peraturan pelabuhan khusus:
 - h) Perintah-perintah tetap dan khusus dari Nakhoda:
 - i) Garis komunikasi yang tersedia antara kapal dan personil di darat, termasuk penguasa pelabuhan dalam hal timbulnya keadaan darurat atau pemberian bantuan:
 - j) Setiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal awak kapal muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran:
 - k) Prosedur-prosedur untuk pemberitahuan kepada penguasa yang tepat tentang pencemaran lingkungan sebagai hasil dari kegiatan kapal.
- 2) Perwira pengganti, sebelum mulai bertugas jaga geladak, harus memeriksa bahwa :
- a) Pengikatan tros-tros pengepil dan rantai jangkar adalah cukup
 - b) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang tepat dipasang atau dibunyikan dengan baik
 - c) Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati
 - d) Mereka memahami jenis tiap muatan berbahaya yang dimuat atau dibongkar dan tindakan yang tepat yang harus diambil jika terjadi suatu tumpahan atau kebakaran.

- e) Tidak adanya kondisi atau penyebab dari luar yang membahayakan kapal dan tidak membahayakan apapun lainnya.

b. Melaksanakan jaga geladak

1) Perwira yang bertugas jaga geladak harus :

- a) Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat

b) Menaruh perhatian khusus pada :

- i. Kondisi dan pengikatan jalan sempit (*gangway*), rantai jangkar dan tros-tros pengepil, terutama pada pergantian pasang-surut pada dermaga dengan kenaikan dan penurunan air yang besar.

Jika perlu mengambil tindakan-tindakan untuk menjamin bahwa semua ini berada dalam kondisi kerja yang biasa.

- ii. Sarat (*under keel clearance*) dan keadaan umum kapal, guna mencegah senget atau trim yang berbahaya selama menangani muatan atau tolak bara (*ballast*);

iii. Cuaca dan keadaan laut:

- iv. Penataan semua peraturan tentang keselamatan dan perlindungan kebakaran.

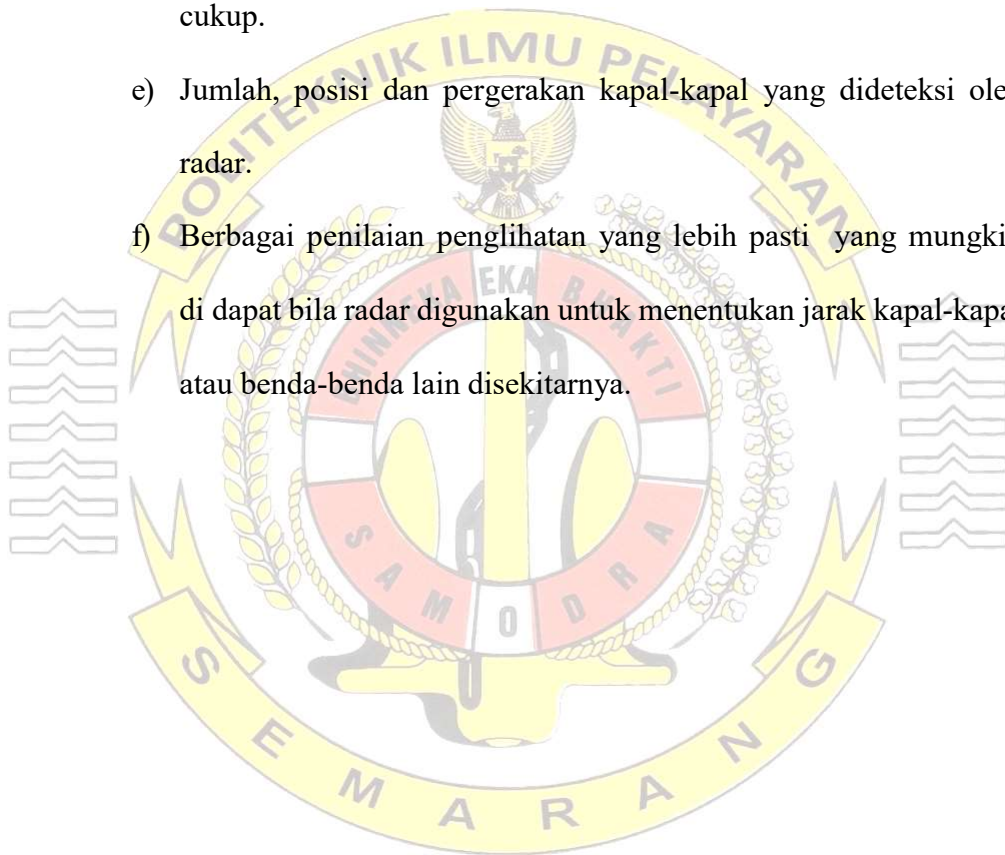
v. Kedudukan air di got-got dan tangki-tangki:

- vi. Semua orang yang ada di kapal. Khususnya mereka yang berada di dalam ruangan-ruangan tertutup.

- vii. Pemasangan dan pembunyian secara tepat dari lampu-lampu dan isyarat-isyarat.

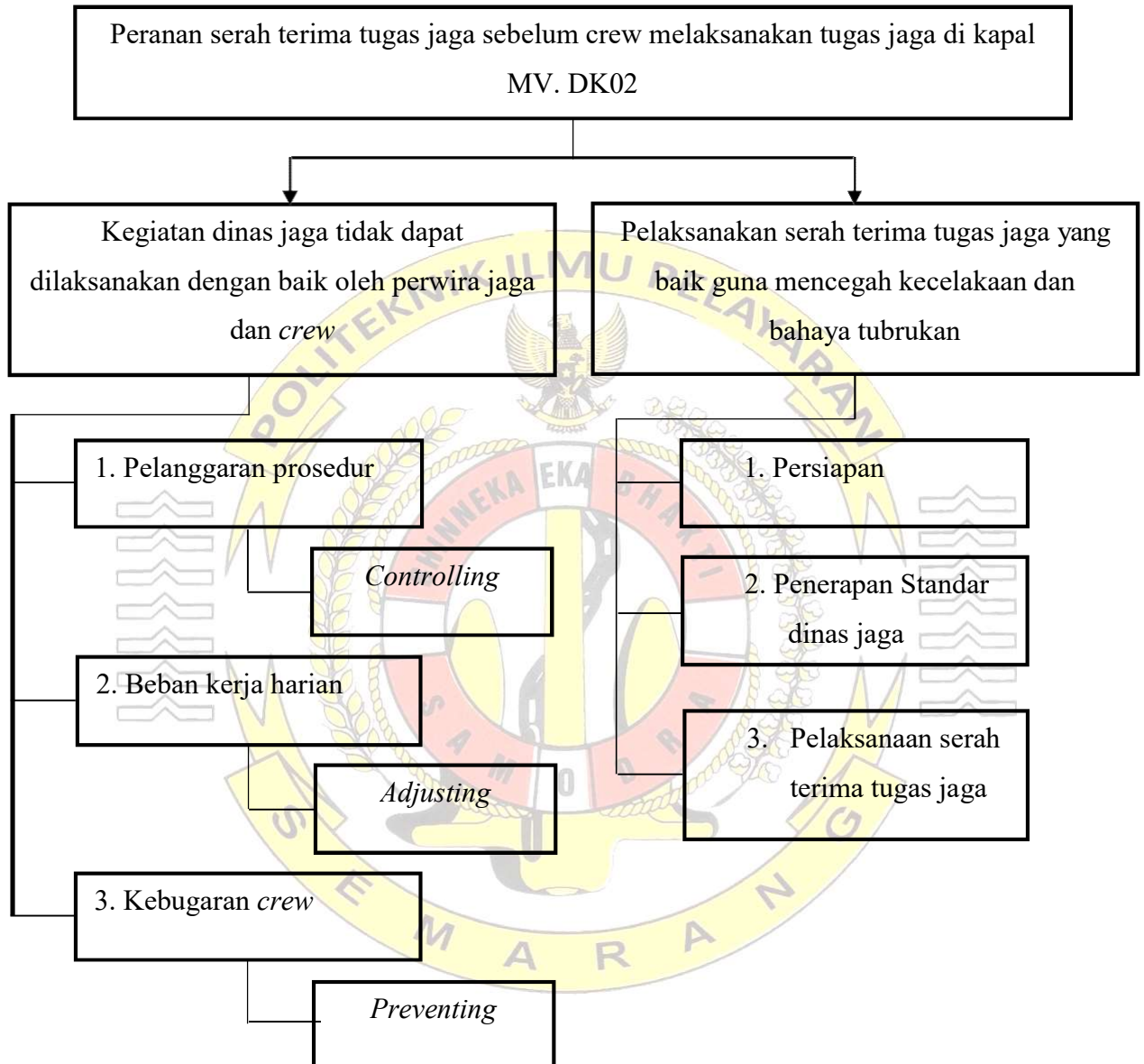
- 2) Perwira jaga dapat melakukan jaga sendiri di siang hari, apabila:
 - a) Situasi yang ada telah diyakini dalam keadaan aman
 - b) Faktor-faktor yang relevan telah diperhitungkan, antara lain :
keadaan cuaca, jarak tampak, kepadatan lalu lintas, bahaya-bahaya navigasi yang ada, bagan pemisah
 - c) Bantuan petugas jaga dapat segera diperoleh.
- 3) 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 (situasi) atau perubahannya untuk melakukan tindakan yang cepat dan tepat demi keselamatan kapal (tanggap).
 - c) Mengerti dan dapat menempatkan diri terhadap keadaan serta kesulitan orang lain, saling membantu;
 - d) Sehat jasmani dan rohani.
 - e) Memiliki kemampuan dan pengetahuan sesuai tugas serta tanggungjawab.
 - f) Tidak dibebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas jaga. Dengan kata lain "Kebiasaan/kecakapan Pelaut" yang baik.
- 4) Sebagai tambahan bagi kapal-kapal yang dilengkapi dengan radar yang bekerja dengan baik juga harus memperhatikan:
 - a) Ciri-ciri, efisiensi dan keterbatasan pesawat radar.

- b) Setiap pembatasan yang disebabkan oleh skala jarak yang dipergunakan.
- c) Pengaruh keadaan laut, cuaca dan sumber interferensi lain pada deteksi radar.
- d) Kemungkinan bahwa kapal-kapal kecil, es dan benda-benda terapung lainnya tidak dapat dideteksi oleh radar pada jarak yang cukup.
- e) Jumlah, posisi dan pergerakan kapal-kapal yang dideteksi oleh radar.
- f) Berbagai penilaian penglihatan yang lebih pasti yang mungkin di dapat bila radar digunakan untuk menentukan jarak kapal-kapal atau benda-benda lain disekitarnya.



B. KERANGKA BERFIKIR

KERANGKA PIKIR



C. DEFINISI OPERASIONAL

Beberapa pengertian dalam skripsi ini yang akan diuraikan untuk pembahasan selanjutnya, yaitu:

1. Kapal

Setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa berat benaman dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air. (Aturan 3 *International Regulation For Prevention Collions at Sea*, 1972)

2. Pelabuhan

Adalah terdiri dari daratan dan perairan yang memiliki batas-batas tertentu dan sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau tempat bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal dan memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan sebagai tempat pemindahan intra dan antarmoda transportasi. (Undang-undang No. 17 tahun 2008)

3. Awak kapal / *crew* kapal

Awak kapal/*crew* kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam siji (UU No.17/2008).

Crew kapal terdiri dari:

a) *Master/kapten/Nakhoda*

Adalah wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di atas kapal. *Master* bertanggung jawab atas kehidupan semua personel kapal, keamanan kapal, muatan dan lingkungan. *Master* bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal tersebut dinavigasikan dan dioperasikan dengan aman dan efisien, sehubungan dengan peraturan internasional, nasional dan perusahaan.

b) *Chief officer/mualim I*

Adalah penanggung jawab atas keselamatan dan pelatihan *officer* kapal serta bertanggung jawab terhadap *deck departement*. *Chief officer* bertanggung jawab sebagai guru atas semua hal di *deck department*, termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi muatan dan *ballast*.

c) *Second officer/mualim II*

Adalah *watchkeeping officer* yang bertanggung jawab pada peralatan navigasi anjungan, perencanaan perjalanan, perlengkapan medis dan peralatan radio.

d) *Third officer/mualim III*

Adalah *watchkeeping officer* yang bertanggung jawab untuk menjaga kehidupan kapal, tabung dan alat pemadam kebakaran, peralatan keselamatan dan administrasi umum.

e) *Boatswain*/bosun

Adalah anak buah kapal (awak kapal selain perwira) paling senior di bagian *deck department*, dan bertanggung jawab atas komponen-komponen lambung kapal.

f) AB/juru mudi

Adalah anak buah kapal yang mendukung *deck officer* dalam semua aspek di anjungan, muatan dan operasi ilmu pelayaran, di bawah pengawasan *boatswain* dan *deck officer*.

g) *Chief engineer*/KKM

Adalah *officer* yang bertanggung jawab terhadap *engine department*, dan bertanggung jawab sebagai guru atas segala hal di *engine department*. *Chief engineer* bertanggung jawab atas pemeliharaan teknis dari semua peralatan di *engine room*, dan permesinan di *deck*.

h) *First engineer*/masinis I

Adalah *engineer* yang bertanggung jawab atas operasi sehari-hari permesinan di dalam *engine room*, kepala kerja *engine officer* dan *engine crew*.

i) *Second engineer*/masinis II

Adalah *engineer watchkeeping* yang bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan *generator*, pompa muatan, pompa bahan bakar dan minyak pelumas.

j) *Third engineer/masinis III*

Adalah *engineer watchkeeping* yang bertanggung jawab terhadap kondisi dan pemeliharaan *kompresor* udara, *generator* air tawar, *boiler*, mesin *lifeboat/sekoci*, dan bersama dengan *third officer* bertanggung jawab terhadap alat pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan di atas kapal.

k) *Oiler number one/mandor*

Adalah anak buah kapal selain *officer* yang bertugas melaporan ke *first engineer* dan mengawasi *oiler* serta mendelegasikan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh *first engineer*.

l) *Oiler*

Adalah anak buah kapal selain *officer* yang mendukung *engine officer* di semua aspek tugas *engine watchkeeping*, pemeliharaan dan perbaikan permesinan kapal.

m) *Chief cook/koki*

Adalah anak buah kapal yang bertanggung jawab terhadap *catering departement*, melaporankan kepada *master* dan mengawasi *mess boy* dalam semua aspek termasuk kedisiplinan dan kebersihan. Koki merupakan kepala anggaran permakanan yang melakukan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh perusahaan, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab memasak untuk semua *crew*.

n) *Mess boy*

Anak buah kapal selain *officer* yang bertanggung jawab melayani *officer* saat makan, membantu *chief cook* dan melakukan pembersihan.

4. Serah terima tugas jaga

Menurut PIP Semarang (2003:7) serah terima tugas jaga adalah menyerahkan terimakan jaga dari perwira jaga lama kepada penggantinya, dan perwira jaga baru harus *standby* ½ jam sebelumnya.

5. *Standing order*

Adalah perintah wajib yang harus dilaksanakan setiap perwira yang akan melaksanakan dinas jaga yang berasal dari Nakhoda maupun kebijakan perusahaan.

6. Dinas Jaga

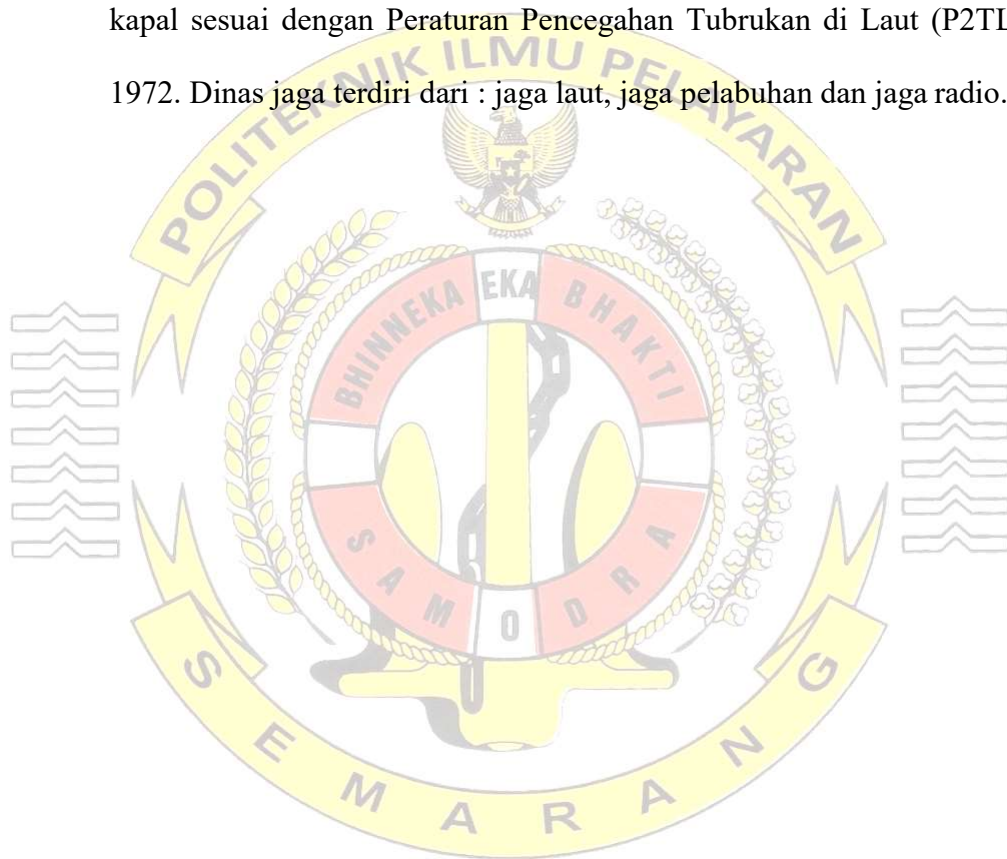
Menurut Tim Penyusun PIP Semarang (2002:16) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu sedang berlayar maupun kapal sandar dipelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya dinas jaga meliputi :

a) Dinas harian

Dinas harian adalah pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan hari Minggu dan hari besar libur. Tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

b) Dinas jaga

Dinas Jaga adalah suatu kegiatan pengawasan selama 24 (duapuluh empat) jam di atas kapal yang dilakukan secara bergantian bertujuan untuk mendukung operasi pelayaran supaya terlaksana dengan selamat. Ini dilakukan dengan mengkondisikan pelayaran supaya dapat berjalan dengan kewaspadaan sesuai dengan kaidah keselamatan pelayaran, yang didalamnya memuat antara lain kegiatan pengamatan kondisi sekeliling kapal sesuai dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) 1972. Dinas jaga terdiri dari : jaga laut, jaga pelabuhan dan jaga radio.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. METODE PENELITIAN

Menurut Bogdan dan Taylor (1975:5) dalam Lexy J. Moleong (1988:3) mendefinisikan metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati.

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis didalam penyampaian masalah adalah deskriptif, untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Menurut Lexy J. Moleong (2002:6) deskriptif adalah data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Dengan demikian, laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut. Data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan-lapangan, foto, *videotape*, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi yang lainnya. Jadi dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa metode deskriptif adalah tulisan yang berisi pemaparan, uraian dan penjelasan tentang suatu objek sebagaimana adanya pada waktu tertentu dan tidak mengambil kesimpulan yang berlaku secara umum.

Menurut Lexy J. Moleong (1988:7) Penelitian kualitatif lebih banyak mementingkan segi proses daripada hasil. Hal ini disebabkan oleh hubungan

bagian-bagian yang sedang diteliti akan jauh lebih jelas apabila diamati dalam prosesnya. Dengan kata lain peranan proses dalam penelitian kualitatif besar sekali.

B. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu penelitian

Penelitian dilakukan selama penulis melaksanakan praktek laut di atas kapal MV.DK 02 milik PT. KARYA SUMBER ENERGY selama dua belas bulan ketika masa proyek laut berlangsung, Yaitu mulai pada tanggal 18 Oktober 2016 sampai dengan tanggal 19 Oktober 2017.

2. Tempat penelitian

Adapun tempat penelitian yang dilaksanakan oleh penulis sebagai berikut:

Nama kapal : MV. DK 02

Call sign : YBKH2

Pemilik : PT. KARYA SUMBER ENERGY

Bendera : INDONESIA

Classification : BKI & DNV-GL

IMO Number : 9154555

Dead weight (DWT) : 47.183 MT

Length Overall : 185.73 Meter

C. SUMBER DATA

Jika dilihat dari jenisnya, terdapat dua jenis data yaitu kualitatif dan kuantitatif. Berdasarkan desain penelitian maka digunakan jenis data kualitatif yaitu diungkapkan dalam bentuk kalimat serta uraian-uraian. Berdasarkan sumber data dalam penelitian ini adalah:

1. Data Primer.

Data Primer adalah data yang berasal dari sumber asli atau pertama. Data ini tidak tersedia dalam bentuk terkompilasi ataupun dalam bentuk file. Data ini harus dicari melalui narasumber atau dalam istilah teknisnya responden, yaitu orang yang kita jadikan objek penelitian atau orang yang kita jadikan sebagai sarana mendapatkan informasi ataupun data.

Penulis memperoleh data melalui wawancara atau *interview* dengan *Chief Officer*, perwira jaga dan juru mudi di MV. DK 02 yang terkait dengan pelaksanaan dinas jaga di kapal.

2. Data Skunder

Data sekunder merupakan data yang sudah tersedia sehingga kita tinggal mencari dan mengumpulkan. Data ini didapatkan dari tangan kedua, ketiga dan seterusnya, artinya melewati satu atau lebih pihak yang bukan peneliti lakukan sendiri. Data sekunder dapat diperoleh dengan mudah dan cepat. Karena sudah tersedia, misalnya di perpustakaan,

organisasi-organisasi perdagangan, biro pusat statistik, dan kantor-kantor pemerintah.

D. METODE PENGUMPULAN DATA

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

1. Metode Observasi

Menurut Moleong (1988:125), observasi atau pengamatan 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.

2. Metode *Interview*/wawancara

Pengertian wawancara menurut Moleong (1988:135) 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 *Chief Officer, Second Officer, Third Officer* serta juru mudi yang melaksanakan dinas jaga.

3. Metode Studi Pustaka

Menurut Muhadjir (1996:159), studi pustaka sebagai telaah teoritik suatu disiplin ilmu yang perlu dilanjutkan dengan uji empirik. Teknik studi pustaka adalah teknik pengumpulan data dengan jalan mengadakan penelaah dari beberapa buku-buku untuk dijadikan panduan dalam mendukung penyusunan skripsi ini. Buku-buku yang digunakan penulis didapatkan dari perpustakaan PIP Semarang, serta informasi yang lain dari berbagai sumber yang relevan.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Menurut Patton (1980:268) analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan uraian dasar.

Menurut Lexy J. Moleong (1988:103) mendefinisikan analisis data adalah proses mengorganisasikan, mengurutkan data ke dalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data.

Dalam tahap ini diuraikan tiga pokok persoalan, yaitu :

1. Reduksi Data

Reduksi data merupakan proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan lapangan (Miles dan Huberman (1992:16)). Langkah-langkah yang dilakukan adalah

menajamkan analisis, menggolongkan atau pengkategorisasian ke dalam tiap permasalahan melalui uraian singkat, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan mengorganisasikan data sehingga dapat ditarik dan diverifikasi. Data yang di reduksi antara lain seluruh data mengenai permasalahan penelitian.

Data yang di reduksi akan memberikan gambaran yang lebih spesifik dan mempermudah peneliti melakukan pengumpulan data selanjutnya serta mencari data tambahan jika diperlukan. Semakin lama peneliti berada di lapangan maka jumlah data akan semakin banyak, semakin kompleks dan rumit. Oleh karena itu, reduksi data perlu dilakukan sehingga data tidak bertumpuk agar tidak mempersulit analisis selanjutnya.

2. Penyajian Data

Setelah data di reduksi, langkah analisis selanjutnya adalah penyajian data. Penyajian data merupakan sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. (Miles dan Huberman, 1992 : 17).

Penyajian data diarahkan agar data hasil reduksi terorganisaikan, tersusun dalam pola hubungan sehingga makin mudah dipahami. Penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk

uraian naratif, bagan, hubungan antar kategori serta diagram alur. Penyajian data dalam bentuk tersebut mempermudah peneliti dalam memahami apa yang terjadi. Pada langkah ini, peneliti berusaha menyusun data yang relevan sehingga informasi yang didapat disimpulkan dan memiliki makna tertentu untuk menjawab masalah penelitian.

Penyajian data yang baik merupakan satu langkah penting menuju tercapainya analisis kualitatif yang valid dan handal. Dalam melakukan penyajian data tidak semata-mata mendeskripsikan secara naratif, akan tetapi disertai proses analisis yang terus menerus sampai proses penarikan kesimpulan. Langkah berikutnya dalam proses analisis data kualitatif adalah menarik kesimpulan berdasarkan temuan dan melakukan verifikasi data.

3. Menarik Kesimpulan atau verifikasi

Tahap ini merupakan tahap penarikan kesimpulan dari semua data yang telah diperoleh sebagai hasil dari penelitian. Penarikan kesimpulan atau verifikasi adalah usaha untuk mencari atau memahami makna/arti, keteraturan, pola-pola, penjelasan, alur sebab akibat atau proposisi. Setelah melakukan verifikasi maka dapat ditarik kesimpulan berdasarkan hasil penelitian yang disajikan dalam bentuk narasi. Penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir dari

kegiatan analisis data. Penarikan kesimpulan ini merupakan tahap akhir dari pengolahan data.

F. PROSEDUR PENELITIAN

Menurut Lexy J. Moleong (2002:85), usaha mempelajari penelitian tidak terlepas dari usaha mengenal prosedur penelitian. Pada prosedur penelitian ini yang memberikan gambaran tentang keseluruhan perencanaan, pelaksanaan pengumpulan data, analisa dan penafsiran data, sampai pada penulisan laporan. Sehingga untuk memudahkan pelaksanaan penelitian, penulis menyusun tahapan-tahapan penelitian. Adapun tahapan penelitian yang dilakukan sebagai berikut :

1. Penulis menyiapkan masalah-masalah yang akan diteliti.
2. Mengumpulkan data-data dari buku untuk memudahkan penelitian.
3. Mengadakan wawancara untuk mendapat data yang tidak didapatkan dari buku, maupun untuk membandingkan terhadap data yang diperoleh dari buku.
4. Menganalisa data-data yang diperoleh untuk mendapatkan kesimpulan atau jawaban atas masalah yang diteliti.
5. Menuliskan jawaban-jawaban atas yang diteliti serta pembahasan masalah

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. GAMBARAN UMUM MENGENAI OBJEK YANG DITELITI

Sesuai dengan judul yang diangkat penulis yakni “PERANAN SERAH TERIMA TUGAS SEBELUM *CREW* MELAKSANAKAN TUGAS JAGA DI KAPAL MV. DK02” maka sebagai deskripsi data penulis akan menjelaskan keadaan sebenarnya yang terjadi di MV.DK02, sehingga dengan skripsi ini penulis mengharapkan agar pembaca mampu dan bisa merasakan tentang semua hal yang terjadi selama penulis melaksanakan tugas jaga.

Berikut akan diuraikan mengenai data-data kapal tempat penulis melaksanakan penelitian:

Nama Kapal	:	MV. DK02
D W T	:	47.183 <i>Tonnage</i>
L O A	:	185,73 Meter
<i>Date Of Keel Laid</i>	:	5 Januari 1998
<i>Date Of Delivered</i>	:	27 Februari 1998
Nama Pemilik	:	PT. Karya Sumber Energy Jl. Kalibesar Barat No. 37 JAKARTA – INDONESIA
<i>Call Sign</i>	:	Y B K H 2
Klasifikasi	:	SM

Characters : BKI, DNV-GL
 Tipe Kapal : *Bulk Carrier*
 IMO Number : 9154555
 Port Of Registry : JAKARTA
 Bendera : INDONESIA

Selain data-data kapal di atas, penulis juga akan menambahkan daftar awak kapal (*Crew List*) yang berjumlah 27 (dua puluh tujuh) orang termasuk Nakhoda. Awak kapal tersebut terdiri dari 4 (empat) orang *Officer*, 4 (empat) orang *Engineer*, 1 (satu) orang *Boatswain*, 3 (tiga) orang jurumudi / Anak Buah Kapal (*Quarter Master* atau Q/M), 3 (tiga) orang *Oiler*, 1 (satu) orang *Elect*, 1 (satu) orang *Fitter*, 1 (satu) orang Koki (*Chief Cook*), 1 (satu) orang pelayan (*Messboy*), dan 4 orang kadet dek dan 4 kadet mesin.

No	NAME	RANGE	NATIONALITY
1	Agus Susanto	<i>Master</i>	Indonesia
2	Rainerius Prihananto	<i>Chief Officer</i>	Indonesia
3	Eko Fajarianto	<i>Second Officer</i>	Indonesia
4	Khairul Amri	<i>Third Officer</i>	Indonesia
5	Tribunang Darmadi	<i>Fourth Officer</i>	Indonesia
6	Wachyono	<i>Chief Engineer</i>	Indonesia
7	Martha Suwartono	<i>Second Engineer</i>	Indonesia
8	Soni Nan Alif	<i>Third Engineer</i>	Indonesia

9	Redy Rindadi	<i>Fourth Engineer</i>	Indonesia
10	Abu Siri	<i>Boatswain</i>	Indonesia
11	Akhmad Nasikin	<i>AB (A)</i>	Indonesia
12	Romario	<i>AB (B)</i>	Indonesia
13	Abdillah Rahmat	<i>O/S</i>	Indonesia
14	Widyono	<i>Fitter</i>	Indonesia
15	Abustang	<i>Oiler (A)</i>	Indonesia
16	Rukman Bin Karyo	<i>Oiler (B)</i>	Indonesia
17	Leo Irawan	<i>Oiler (C)</i>	Indonesia
18	Eko Suwarso	<i>Chief Cook</i>	Indonesia
19	Astora Ilham	<i>Messboy</i>	Indonesia
20	Heryudo Saksono	<i>Deck Cadet</i>	Indonesia
21	Sadewo Alfi M.	<i>Deck Cadet</i>	Indonesia
22	M. Fauzan	<i>Deck Cadet</i>	Indonesia
23	Putut Sutyoso	<i>Deck Cadet</i>	Indonesia
24	Masruli	<i>Engine Cadet</i>	Indonesia
25	Dhimas Satya H.	<i>Engine Cadet</i>	Indonesia
26	Arvianto Nova N.	<i>Engine Cadet</i>	Indonesia
27	Luthfi Adi Prabowo	<i>Engine Cadet</i>	Indonesia

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. Pengaturan jam jaga di kapal diatur oleh Nakhoda, namun dalam pelaksanaannya sehari-hari dilakukan oleh Mualim I.

Adapun susunan pembagian jam jaga di MV. DK02 dimana penulis melaksanakan praktek laut adalah sebagai berikut :

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

Sementara itu di kapal telah terdapat 3 orang juru mudi maka tiap satu orang perwira dalam pelaksanaan dinas jaga didampingi oleh satu orang juru mudi. Pada waktu penulis melakukan praktek laut terdapat empat orang kadet bagian dek dengan empat kadet bagian mesin. Untuk pengaturan penempatan jam jaga juru mudi dijatah selama 1 minggu, 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 periode 1 minggu selalu *rhesuffle*. 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.

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 Nakhoda. 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, diperlakukan aturan yang sama dengan juru mudi dalam hal *reshuffle*.

Kapal MV. DK02 dibuat di Jepang pada tahun 1998, dengan menggunakan satu set mesin induk *type* DU-SULZER, sedangkan daya kerja mesin induknya MCO 9620 PS x 108 RPM dan NOR 8175 PS x 102,3 RPM. Semua peralatan yang berada di dek masih menggunakan operasi manual, Untuk itu diperlukan kemampuan, ketelitian serta kekompakan sekelompok

regu jaga agar dinas jaga dapat terlaksana sesuai prosedur yang berlaku di atas kapal.

Sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan di kapal, berdasarkan (*Collision Regulation 1972, STCW 1978 as amended in 2010 Regulation II/1*) 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 kapal, khususnya perwira yang melaksanakan dinas jaga.

B. ANALISA HASIL PENELITIAN

Berdasarkan penelitian penulis tentang peran serah terima tugas jaga sebelum *crew* melaksanakan tugas jaga di kapal MV.DK02, penulis menemukan beberapa masalah yang telah dirumuskan sebelumnya, antara lain adalah:

1. Kegiatan dinas tidak dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan *crew*

Berdasarkan hasil penelitian penulis pada saat praktek laut di atas kapal MV. DK02 sudah baik tetapi masih ada *crew* yang melaksanakannya tidak sesuai prosedur. Adapun penyebab pelaksanaan dinas jaga yang kurang baik oleh perwira jaga maupun *crew* disebabkan oleh adanya kendala-kendala yang dihadapi baik selama dinas jaga berlangsung,

maupun sebelum dinas jaga dilaksanakan. Dari beberapa penyebab yang membuat pelaksanaan dinas jaga tidak maksimal diantaranya adalah:

Berikut adalah data yang penulis dapatkan saat melakukan praktek layar selama kurang lebih 1 tahun, tentang penyebab atau kendala yang dihadapi *crew* pada saat melakukan dinas jaga :

Tabel 1.1 Penyebab tidak maksimalnya kegiatan dinas jaga akibat kendala yang dihadapi *crew*

Penyebab	Juru mudi 1	Juru mudi 2	Juru mudi 3
kerja harian dan jam lembur (<i>overtime</i>)	V	V	V
Bahaya navigasi yang sulit dihindari	X	X	X
Lalu lintas perairan ramai	X	X	X
Kebugaran saat dinas jaga	V	V	V
Pelanggaran terhadap prosedur (Ketepatan waktu saat serah terima jaga, 15 menit sebelum jam jaga)	~	~	X
Alat-alat navigasi kurang baik	X	X	X
Alat-alat komunikasi kurang baik	X	X	X

Catatan : Pendataan dilakukan dalam hitungan rata-rata dalam 1 bulan.

V : Sering terjadi

~ : Jarang terjadi

X : Tidak pernah

Data di atas didapatkan dari pengamatan langsung oleh penulis dan diperkuat oleh data wawancara dan angket yang penulis lampirkan, dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa *crew* tidak dapat melakukan dinas jaga

dengan baik disebabkan oleh pelanggaran terhadap prosedur, beban kerja harian dan jam lembur, dan kebugaran pada saat melaksanakan dinas jaga.

Salah satu pelanggaran terhadap prosedur yang terjadi di kapal MV. DK02 adalah *crew* sering terlambat pada saat serah terima jaga. Hal tersebut dituturkan oleh narasumber I:

“Pelanggaran terhadap prosedur dinas jaga pasti terjadi, namun tidak setiap hari. Pelanggaran terhadap prosedur yang sering terjadi adalah para *crew* terlambat pada saat serah terima jaga. Seperti yang kita tahu tentang aturan regu jaga pengganti harus sudah berada dianjungan paling lambat 15 menit sebelum jam jaga. Namun mereka (juru mudi) sering datang tepat pada waktu jam jaga”. (Wawancara tanggal 25 Februari 2017)

Keterlambatan saat dinas jaga yang juru mudi lakukan terjadi disebabkan oleh beban kerja harian yang diterima oleh juru mudi. Hal tersebut dibuktikan melalui angket dan wawancara langsung dengan juru mudi sebagai berikut:

“Penyebab performa saya tidak maksimal saat dinas jaga adalah kelelahan akibat beban kerja harian. Karena saat kapal berlayar Mualim 1 tetap memperlakukan jam kerja lembur sehingga jam istirahat menjadi minim. Jadi pada saat jaga malam kewaspadaan saya berkurang akibat mengantuk.”

Beban kerja yang didapat para juru mudi tentu saja akan berpengaruh pada kebugaran mereka pada saat berjaga. Tentu saja hal ini akan menimbulkan resiko bahaya navigasi pada saat kapal berlayar. Sudah sewajarnya apabila tubuh digunakan untuk beraktifitas maka akan mempengaruhi performa kebugaran. Hal tersebut dibuktikan melalui angket

dan wawancara langsung dengan juru mudi sebagai berikut:

“Kegiatan dinas jaga tidak maksimal karena kewaspadaan saat berjaga tidak maksimal. Kelelahan akibat kerja harian sangat mempengaruhi performa kita saat berjaga. Saat tubuh beraktifitas baik lama atau sebentar maka akan tetap mempengaruhi kebugaran tubuh saya. ”

Dari hasil wawancara dan sudah penulis sampaikan diatas. Penyebab dari tidak terlaksananya kegiatan dinas jaga diatas kapal MV. DK02 adalah:

a. Pelanggaran terhadap prosedur.

Pelaksanaan dinas jaga di kapal MV. DK02 sudah dilaksanakan dengan baik sesuai prosedur dinas jaga yang berlaku menurut STCW 1978 *as amended in 2010*, namun dalam praktiknya sering terjadi pelanggaran terhadap prosedur yang dilakukan baik oleh perwira maupun *crew*. Salah satu pelanggaran terhadap prosedur yang terjadi adalah masih adanya petugas jaga pengganti yang terlambat pada saat melaksanakan serah terima jaga sehingga kegiatan tugas jaga tidak berjalan efektif. Maka dari itu untuk mengurangi pelanggaran terhadap prosedur yang terjadi maka perlu dilakukan pengawasan (*controlling*).

1) Pengawasan (*Controlling*)

Pengawasan merupakan proses pemastian pencapaian sasaran, dengan cara mengumpulkan informasi yang mengukur kinerja terakhir dalam organisasi kemudian membandingkan kerja sekarang dengan standar kinerja yang telah dilakukan. Fungsi ini dapat diterapkan pada saat *safety meeting*, dengan mengevaluasi dan

mencari solusi dari kendala-kendala yang dihadapi di atas kapal, kemudian menjalankan solusi tersebut pada saat melakukan dinas kerja harian, dinas jaga, dan kegiatan lainnya. Langkah selanjutnya adalah membandingkan presentase atau hasil kerja dan performa saat dinas jaga ketika *safety meeting* berikutnya.

b. Beban kerja harian

Aturan mengenai jumlah jam kerja harian dan jam istirahat para awak kapal telah diatur dalam *STCW Code* 1978. Namun dalam praktiknya masih terdapat ketidaksesuaian pengaturan porsi jam kerja harian dan jam kerja lembur (*overtime*) dengan jam istirahat oleh Mualim 1, dimana hal ini dapat berimbas pada performa *crew* pada saat melaksanakan dinas jaga. Mualim I ternyata mempunyai anggapan dan prinsip untuk mengutamakan pekerjaan di atas kapal demi memenuhi tuntutan dari perusahaan untuk menghasilkan peningkatan produktivitas kapal. Dengan demikian Mualim I telah sedikit merampas kesejahteraan anak buahnya dalam hal pengalokasian jam istirahat untuk mencukupi jam pekerjaan (kerja harian) di kapal. Maka dari itu Nakhoda dan Mualim 1 dirasa perlu melakukan penyesuaian jam kerja (*adjustment*).

1) Penyesuaian jam kerja (*adjustment*)

Adjustment adalah suatu aktivitas untuk melakukan perubahan terhadap suatu sistem atau kebiasaan yang sedang berlaku ke suatu sistem yang baru bertujuan untuk melakukan pembenahan atau

perbaikan. Dalam hal ini tentu saja penyesuaian (*adjusting*) berfokus pada penerapan jumlah jam kerja harian yang kurang sesuai dengan jumlah jam istirahat *crew* yang telah menimbulkan beberapa persoalan mengenai kebugaran (*fitness*). Penyesuaian ini bertujuan untuk menjaga kualitas performa petugas jaga dalam melakukan berbagai aktivitas operasional di kapal.

Pengaturan jam kerja perlu dilakukan agar kebugaran juru mudi saat berjaga bisa terjaga. Hal tersebut disampaikan oleh Nakhoda sebagai berikut:

“Hal tersebut terjadi karena pada saat siang hari mereka tidak jaga di anjungan melainkan kerja harian di dek bersama bosun. Untuk itu perlu dilakukan pengaturan jam jaga agar mereka mendapatkan haknya untuk beristirahat.” (Wawancara tanggal 25 Februari 2017)

c. Kebugaran *crew*

Pengaruh kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi kesehatan bagi para awak kapal juga menjadi hal yang penting untuk menunjang kelancaran pelaksanaan dinas jaga. Hal ini juga dapat mempengaruhi produktifitas kerja para awak kapal apabila tidak diperhatikan sehingga hasil pekerjaan tidak maksimal. Kondisi atau performa para *crew* kapal menjadi kurang layak untuk melaksanakan tugas jaga karena beban pekerjaan harian yang tidak disesuaikan dengan jumlah jam istirahat.

Maka dari itu untuk menjaga kebugaran *crew* (*fitness*) agar dapat menunjang pelaksanaan dinas jaga, dirasa perlu untuk melakukan pencegahan terhadap kelelahan (*preventing*).

1) Pencegahan kelelahan (*preventing*)

Pencegahan adalah suatu tindakan pengendalian sosial yang dilakukan untuk mencegah atau mengurangi kemungkinan terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan di masa mendatang. Tindakan preventif (pencegahan) dilakukan manusia, baik secara pribadi maupun berkelompok untuk melindungi diri dari hal buruk yang mungkin terjadi. Pencegahan kelelahan awak kapal telah diatur

dalam STCW Code 1978 section B-VIII/ 1. Dengan mengimplementasikan pencegahan tersebut diharapkan performa *crew* dalam melaksanakan tugas jaga dapat terjaga.

2. Pelaksanakan serah terima tugas jaga yang baik guna mencegah kecelakaan dan bahaya tubrukan.

Pelaksanaan serah terima tugas jaga di kapal MV. DK02 sudah baik dan benar, namun masih ada beberapa *crew* yang melaksanakannya tidak sesuai prosedur. Hal tersebut dapat terjadi akibat dari beberapa hal seperti yang sudah penulis jelaskan pada analisa sebelumnya. Perlu adanya langkah-langkah atau tahapan-tahapan yang tepat agar pelaksanaan serah terima jaga serta dinas jaga dapat berjalan secara maksimal. Berikut adalah tahapan yang merupakan ide atau gagasan dari penulis untuk memaksimalkan

kegiatan serah terima jaga dan dinas jaga, yang mana merupakan hasil wawancara narasumber.

Perlunya dilakukan persiapan tiap individu sebelum melakukan dinas jaga dimaksudkan agar para petugas jaga siap fisik dan mental saat melakukan dinas jaga . Hal tersebut dituturkan oleh narasumber I, yaitu:

“Sebelum melakukan kegiatan, baik kegiatan apapun perlu dilakukan persiapan. Apalagi dalam hal ini dinas jaga, persiapan dilakukan agar petugas jaga benar-benar yakin dan mampu baik fisik dan mental. Dengan melakukan persiapan sebelum berjaga resiko jaga pengganti terlambat pada saat serah terima jaga dapat diminimalkan. Persiapan juga bisa dilakukan oleh regu jaga lama dengan memberikan *half hour notice*. ” (Wawancara tanggal 25 Februari 2017).

Dalam upaya melaksanakan serah terima jaga dan dinas jaga yang baik

harus melakukan pemenuhan standar dinas jaga terlebih dahulu. Hal tersebut dituturkan oleh narasumber I, yaitu:

“Untuk melaksanakan serah terima jaga dan dinas jaga navigasi yang baik, maka perlu dilakukan pemenuhan standar tugas jaga terlebih dahulu. Dalam pemenuhan standar tugas jaga tersebut maka hal yang perlu diperhatikan dan menjadi keberhasilan suatu regu jaga adalah orang-orangnya dan peralatan yang menunjang. Apabila orang-orang tersebut dalam hal ini perwira jaga dan juru mudi dapat menjalankan tugasnya sesuai prosedur dan tersedia peralatan yang memadai maka tujuan yang didapat pun lebih maksimal.” (Wawancara tanggal 25 Februari 2017).

a. Persiapan

Persiapan adalah suatu kegiatan yang akan dipersiapkan sebelum melakukan sebuah kegiatan atau tujuan. Tanpa adanya persiapan, suatu kegiatan tidak akan terlaksanakan dengan baik atau resiko kegagalan lebih besar dan hasilnya kurang maksimal. Persiapan yang kurang

maksimal para *crew* sebelum melaksanakan dinas jaga juga ikut bagian dalam terjadinya pelanggaran terhadap prosedur serah terima yang terjadi di kapal. Sebaliknya jika dilakukan persiapan sebelum kegiatan, maka kegiatan itu akan terlaksana dengan baik dan hasil dari persiapan adalah sebuah kegiatan yang baik dan maksimal. Resiko kegagalan atau kecelakaan yang mungkin terjadi dapat ditekan sekecil mungkin bahkan ditiadakan sama sekali.

b. Penerapan standar

Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. Sedangkan Standardisasi adalah upaya bersama untuk membuat patokan. Penerapan standar dapat bersifat wajib, memberi batasan spesifikasi dan penggunaan sebuah objek atau karakteristik sebuah proses dan/atau karakteristik sebuah metode. Terdapat pelanggaran terhadap prosedur standar dinas jaga di kapal MV. DK02 yaitu mengenai kebugaran saat bertugas. Demi menciptakan pelayaran yang aman maka diperlukan standar-standar yang harus dipenuhi oleh awak kapal dalam melaksanakan dinas jaga. Standar dinas jaga juga telah diatur dalam STCW 1978 Amandemen 2010 di BAB VIII *section* A.

c. Pelaksanaan serah terima tugas jaga

Pelaksanaan serah terima tugas jaga di kapal masih sering terjadi pelanggaran terhadap prosedur berupa ketepatan waktu jaga dan penerapan aturan STCW 1978. Pelaksanaan adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci, implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap. Serah terima tugas jaga harus dilaksanakan sesuai prosedur. Namun dalam praktiknya penerapan prosedur serah terima dinas jaga kurang maksimal. Prosedur serah terima tugas jaga yang baik dan benar tercantum dalam *STCW Code 1978 as Amended in 2010* di *chapter VIII/2* bagian 4.

C. PEMBAHASAN MASALAH

Berdasarkan penelitian penulis tentang peran serah terima tugas jaga sebelum *crew* melaksanakan tugas jaga di kapal MV.DK02, maka penulis mengusulkan pemecahan masalah dalam beberapa masalah yang telah diuraikan dalam analisis masalah sebelumnya, antara lain adalah:

1. Kegiatan dinas tidak dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan *crew*

Dinas jaga yang tidak dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan *crew* disebabkan oleh beberapa hal, dalam analisa masalah yang penulis uraikan secara garis besar disebabkan oleh 3 hal antara lain pelanggaran terhadap prosedur, beban kerja harian, serta kebugaran *crew* pada saat melaksanakan dinas jaga. Dalam hal ini semua perwira di atas

kapal harus aktif untuk mencari jalan keluar terhadap masalah yang nantinya akan mempengaruhi kondisi kapal. Perwira di atas kapal harus mampu menguasai semua kondisi kapal terutama pada saat kapal berada di laut, sehingga mampu mengarahkan dan membimbing anak buah kapal agar melaksanakan dinas jaga sesuai aturan atau prosedur jaga yang semestinya.

Pelanggaran terhadap prosedur dapat menimbulkan kecelakaan kerja bahkan dapat menyebabkan bahaya tubrukan apabila terus dibiarkan. Pelanggaran terhadap prosedur terhadap pelaksanaan prosedur dinas jaga dalam hal ini berkaitan dengan pengaturan jam dinas kerja harian serta jam istirahat di kapal dapat mempengaruhi kebugaran *crew*, yang bisa menimbulkan beberapa masalah seperti yang sudah penulis uraikan dalam analisa penelitian di atas. Pentingnya penerapan aturan (*Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) STCW 1978 as *amandemen*ed in 2010 mengenai pelaksanaan dinas jaga dan serah terima dinas jaga sangat diperlukan. Menurut penulis untuk mencegah bahkan menghilangkan sama sekali resiko kecelakaan dan bahaya tubrukan yang diakibatkan oleh kesalahan prosedur dinas jaga dan serah terima tugas jaga perlu diadakan langkah-langkah pencegahan pelanggaran terhadap prosedur.

Melihat berbagai hal yang terjadi di kapal selama pengamatan penulis, adapun maksud dari penulis adalah memberikan solusi pemecahan masalah dalam bagian pembahasan ini.

a. Pelanggaran terhadap prosedur

Dalam pelaksanaan prosedur dinas jaga harus disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku secara umum. Prosedur dinas jaga dalam *STCW 1978 as amended in 2010* merupakan acuan dalam pelaksanaan, serah terima, serta pembagian jam jaga. Di kapal tempat penulis melaksanakan praktek pelaksanaan dinas jaga sudah sesuai dengan *STCW 1978 as amended in 2010* namun dalam praktiknya masih sering terjadi pelanggaran terhadap prosedur

Padahal seperti kita ketahui untuk pergantian jam jaga di atas kapal petugas jaga harus berada di anjungan minimal 15 menit sebelum jam jaga dimulai. Familiarisasi sangat diperlukan oleh seorang Mualim agar pada saat menjalankan tugas jaganya sudah mengetahui situasi pelayaran, keadaan cuaca, posisi kapal dan hal lain yang menyangkut mengenai keamanan dalam pelayaran. Akibat yang ditimbulkan dari petugas jaga pengganti yang datang tepat pada saat jam jaganya adalah regu jaga lama kehilangan haknya untuk beristirahat. Tentu saja hal tersebut akan mempengaruhi kebugaran regu jaga lama untuk melakukan dinas kerja harian dan dinas jaga keesokan harinya.

Peran serta perwira saja tidak cukup sebagai tolak ukur dalam mengarahkan anak buahnya untuk bertindak sesuai prosedur. Dalam hal ini tindakan seluruh *crew* kapal untuk memiliki kesadaran yang tinggi dalam hal keselamatan kerja dan kedisiplinan dinas jaga merupakan dasar bagi keselamatan kerja dan bernavigasi yang sesungguhnya di atas kapal. Namun dalam praktiknya harus dilakukan pengawasan agar tidak terjadi pelanggaran terhadap prosedur kembali di masa yang akan datang.

1) Pengawasan (*controlling*)

Pengawasan pada hakekatnya merupakan usaha memberikan petunjuk kepada para pelaksana agar mereka selalu bertindak sesuai dengan prosedur. Diharapkan agar para petugas jaga membatasi tindakannya dalam mencapai tujuan, sehingga tidak begitu menyimpang dari yang diperbolehkan. Pertama kali orang harus menentukan standar pengawasan pada pusat-pusat yang strategis, oleh karena seorang petugas jaga tidak melakukan pengecekan atau memeriksa segalanya. Harus dibedakan hal apa yang diawasi, kemudian diadakan pengecekan dan laporan kegiatan. Laporan tertulis harus dibuat untuk pimpinan secara tepat dan teratur, terutama tentang adanya pelanggaran terhadap prosedur-pelanggaran terhadap prosedur dan langsung diadakan pemeriksaan segera. Menurut Simbolon, Maringan Masry.

2004. Dalam bukunya Dasar-dasar Administrasi dan Manajemen, menjelaskan:

prinsip pengawasan:

1. Pengawasan berorientasi kepada tujuan organisasi.
2. Pengawasan harus objektif, jujur dan mendahulukan kepentingan umum daripada kepentingan pribadi.
3. Pengawasan harus berorientasi kepada kebenaran menurut peraturan-peraturan yang berlaku (*wetmatigheid*), berorientasi terhadap kebenaran atas prosedur yang telah ditetapkan (*rechmatigheid*) dan berorientasi terhadap tujuan (manfaat) dalam pelaksanaan pekerjaan (*doelmatigheid*).
4. Pengawasan harus menjamin daya dan hasil guna pekerjaan.
6. Pengawasan harus bersifat terus menerus (*continue*).
(Simbolon,2004:69)

Prinsip tersebut dapat digunakan dalam pelaksanaan pengawasan dalam tugas jaga secara efektif. Nakhoda atau perwira jaga yang bertugas jaga memastikan bahwa semua anggota regu jaga melakukan tugas-tugas mereka. Perwira jaga tidak boleh meninggalkan kapal kapan saja, sampai serah terima tugas jaga dengan regu jaga penggantinya. Dalam pelaksanaan pengawasan, regu jaga harus memastikan bahwa tali-tali tambat tetap kencang dan kapal itu berada pada sisinya yang tepat didermaga untuk menghindari tegangan pada tangga akomodasi.

Perwira-perwira yang bertugas jaga geladak atau bertugas jaga navigasi tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul keraguan bahwa penggantinya tidak

mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara efektif, maka dalam hal ini Nakhoda harus diberitahu. Perwira pengganti tugas jaga geladak atau tugas jaga navigasi harus yakin bahwa anggota-anggota jaganya cukup mampu untuk melaksanakan tugasnya secara efektif. Jika pada saat penyerahan tugas jaga geladak atau jaga navigasi sedang melakukan suatu operasi penting, maka hal ini harus diteruskan oleh perwira yang akan digantikan, kecuali bilamana diperintahkan lain oleh Nakhoda.

Dalam pelaksanaan pengawasan regu jaga, maka fasilitas yang dimiliki oleh regu jaga haruslah memadai sehingga tugas jaga dapat berjalan dengan efektif, salah satunya adalah adanya *two-way radio* sebagai sarana komunikasi yang sangat dibutuhkan oleh anggota regu jaga dalam melaksanakan tugas jaga. Kebutuhan akan komunikasi antar regu jaga sangat penting, mengingat dalam pengawasan yang dilakukan mencakup seluruh bagian di kapal dan juga lingkungan disekitar kapal. Pengawasan yang dilakukan di kapal meliputi keselamatan jiwa, keamanan di kapal, muatan dan lingkungan disekitar kapal. Selama penjagaan malam hari kapal akan menjadi relatif sepi, sehingga dorongan untuk mendapatkan sedikit tidur ditempat jaga, apapun perkembangan yang terjadi atau tidak terjadi, perwira jaga atau anggota regu jaga harus mengutamakan perhatiannya terhadap keselamatan kapal. Dalam

persiapan untuk suatu tugas jaga pelabuhan, anggota regu jaga harus mendapatkan istirahat yang cukup sebelumnya.

b. Beban kerja harian

Beban dan volume pekerjaan merupakan konsekuensi logis daripada fungsi yang beraneka ragam yang harus dilaksanakan. Selanjutnya beban kerja mempunyai konsekuensi dalam berbagai bentuk, seperti keharusan adanya penentuan tanggung jawab dan wewenang secara jelas, uraian pekerjaan yang rapi, kriteria mengukur pelaksanaan tugas yang akurat dan objektif, dan sebagainya. Jenis pekerjaan yang beraneka ragam juga merupakan konsekuensi daripada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab organisasi untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri sendiri serta menuntut ketrampilan khusus atau SDM (Sumber Daya Manusia) untuk pelaksanaannya.

Sedangkan SDM (Sumber Daya Manusia) merupakan suatu potensi dalam diri manusia yang tidak mudah dalam usaha meningkatkan produktifitas dan kualitas terhadap suatu pekerjaan. Kinerja ini timbul dengan sendirinya dan sangat memerlukan pengelolaan atau manajemen khusus agar potensi ini tumbuh dan digunakan secara maksimal dalam usaha mencapai tujuan tertentu. Agar manajemen dapat berjalan dengan baik diperlukan sebuah perencanaan atau tentang langkah-langkah yang akan diambil.

Manajemen kinerja merupakan suatu proses manajemen yang dirancang untuk menghubungkan tujuan organisasi dengan tujuan individu sedemikian rupa, sehingga baik tujuan individu maupun organisasi dapat bertemu.

1) Penyesuaian jam istirahat (*adjustment*)

Penyesuaian jumlah jam kerja harian dan jam istirahat perlu dilakukan agar kebugaran *crew* saat melakukan aktivitas dinas selanjutnya dapat terjaga. Menjadi tugas dan tanggung jawab Nakhoda di atas kapal agar dalam suatu pekerjaan-pekerjaan di kapal dari segi keamanan, kelancaran, dan keselamatan dalam menangani pekerjaan-pekerjaan dapat tercapai. Dari apa yang penulis uraikan di atas, tidak seratus persen pelaksanaan suatu kegiatan menjadi kurang maksimal adalah kesalahan *crew*, namun pengaruh manajemen juga harus diperhitungkan. Karena jika dibiarkan, kesalahan tersebut akan menjadi kebiasaan, dan kesalahan yang dibiasakan akan menjadi kebenaran yang dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan kerja, yang resiko terburuknya adalah kematian.

Dari pengalaman penulis, mendapati adanya suatu pelanggaran terhadap prosedur dari penerapan pengaturan jam istirahat menurut *STCW Code* 1978. Berikut adalah pengaturan jam

istirahat sesuai dengan aturan *STCW Code 1978 chapter VIII section A-VIII / 1* sebagai berikut:

- a) Para perwira dan rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin, atau anak buah kapal lainnya yang diberi tugas berkaitan dengan keselamatan, pencegahan polusi, dan keamanan harus diberikan periode istirahat, sebagai berikut:
 - i). Minimum 10 jam istirahat dalam periode waktu 24 jam.
 - ii). 77 jam istirahat dalam 7 hari periode.

Dari kutipan diatas maka dapat diambil kesimpulan bahwa waktu jam istirahat bagi perwira maupun juru mudi jaga paling sedikit adalah 10 jam dalam periode waktu satu hari atau 24 jam, atau 77 jam dalam periode waktu satu minggu atau 7 hari. Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari 2 periode, yang mana salah satunya harus berdurasi sedikitnya selama 6 jam dan interval waktu antara periode yang berlangsung secara terus menerus tidak boleh melampaui 14 jam. Sedangkan pengurangan jam istirahat menjadi 70 jam istirahat dalam periode 7 hari diperbolehkan untuk waktu yang tidak melampaui 2 minggu berturut-turut.

Pemenuhan jam istirahat juru mudi yang diatur dalam kutipan diatas dimaksudkan agar *crew* bisa melakukan dinas jaga dengan maksimal. Dengan istirahat yang cukup maka kewaspadaan saat berjaga juga tinggi sehingga kegiatan dinas jaga navigasi bisa lebih optimal. Resiko yang ditimbulkan oleh bahaya navigasi bisa

ditekan sekecil mungkin. Penyesuaian jam kerja tersebut dilakukan bukan untuk semata-mata membebaskan juru mudi dari kerja harian. Namun, penyesuaian dilakukan agar juru mudi mendapatkan istirahat yang cukup agar pada saat melakukan dinas jaga atau performa saat jaga bisa maksimal.

c. Kebugaran *crew*

Kebugaran petugas jaga sangat penting saat melaksanakan tugas jaga, apabila jam istirahat kurang maka akan mengakibatkan kebugaran dan daya konsentrasi saat berjaga menurun. Hal tersebut tentu saja akan menimbulkan resiko kecelakaan kerja bahkan kecelakaan saat bernavigasi. Istirahat adalah suatu kegiatan relaksasi yang diperlukan oleh tubuh untuk memulihkan tenaga yang telah dikeluarkan untuk beraktifitas. Apabila porsi jam kerja harian *crew* tidak disesuaikan dengan jam istirahat maka akan menimbulkan penurunan kebugaran dan kelelahan. Berikut adalah teori mengenai kelelahan yaitu:

Teori ini menyatakan, berkelanjutnya pekerjaan, semakin banyak timbul reaksi-reaksi yang menghambat kelancaran pekerjaan misalnya muncul gejala menguap, kaki tangan merasa pegal kaku dan harus direntangkan, perhatian berkurang dan lain-lain. Sehingga orang perlu beristirahat untuk menaikkan kembali tenaga dan energi yang baru. Disamping kelelahan fisik, kita juga mengenal kelelahan psikis. Pada

kelelahan psikis sering muncul gejala tenaga bagaikan terkuras habis, dan muncul gangguan dalam fungsi psikis, misalnya berkurangnya daya konsentrasi dan minat, hilang daya ingatan, cepat lupa dan lain-lain.

Jelas bahwa kelelahan adalah gejala normal dan menjadi produk dari semua pekerjaan. Untuk pemulihannya diperlukan waktu istirahat dan tidur. Jika waktu istirahat dan tidur mencukupi, maka masih tertinggal sisa-sisa kelelahan, dan jika terus melanjutkan pekerjaan dalam kondisi sedemikian ini, maka timbullah gejala lemas, tenaga habis terkuras atau bentuk kelelahan yang sangat parah. Adakalanya seseorang yang sudah sangat lelah itu tiba-tiba menjadi segar kembali menyelesaikan tugas-tugasnya yaitu disebabkan oleh tugas pekerjaan yang sangat diminatinya juga faktor lingkungan misalnya udara panas, suasana berisik, hawa pengap dan lain-lain. Maka dari itu perlu adanya langkah-langkah untuk mencegah kelelahan yang diakibatkan oleh dinas kerja harian.

1) Pencegahan kelelahan

Pelaksanaan jam istirahat di kapal MV. DK02 tidak sesuai dengan ketentuan pengaturan jam istirahat yang ada dalam *STCW Code 1978*. Jam tugas jaga selama 24 jam penuh dalam satu periode jaga yang dilaksanakan oleh regu jaga tidak sesuai dengan aturan pemberian jam istirahat yang seharusnya dalam 24 jam para

perwira ataupun bawahan yang mendapat tugas harus menerima paling sedikit 10 jam atau paling sedikit dapat dikurangi menjadi 6 jam berturut-turut dan tidak lebih dari 2 hari. Pelaksanaan jam istirahat tersebut harus diperhatikan guna memberikan kompensasi terhadap anggota regu jaga setelah melaksanakan tugas jaga. Berikut adalah upaya pencegahan kelelahan menurut *STCW Code 1978 as amended in 2010* section B-VIII/1:

- 1) Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “suatu keadaan yang mendesak” harus hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi di awal pelayaran.

Maksudnya adalah, apabila tidak ada pekerjaan yang sifatnya mendesak atau genting maka pengerjaan tidak perlu melibatkan seluruh juru mudi. Melainkan hanya juru mudi yang mendapat jam jaga pada saat itu. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas pada) faktor-faktor yang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan jika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.

- 2. Pelaksanakan serah terima tugas jaga yang baik guna mencegah kecelakaan dan bahaya tubrukan**

Pelaksanaan serah terima tugas jaga di kapal MV. DK02 sudah baik dan benar, namun masih ada beberapa *crew* yang melaksanakannya tidak sesuai prosedur sehingga kegiatan dinas jaga tidak berjalan secara maksimal. Prosedur serah terima tugas jaga yang baik dan benar tercantum dalam *STCW Code 1978 as Amended in 2010* di *chapter VIII/2* bagian 4. Dalam melaksanakan dinas jaga dek terdapat hal-hal yang harus mendapatkan perhatian khusus demi terlaksananya pekerjaan yang bertanggung jawab, demi keselamatan pelayaran (manusia, kapal dan seluruh barang yang berada di dalamnya). Segala sesuatu yang berkenaan dengan tugas/dinas jaga telah diatur oleh ketentuan-ketentuan yang termuat di dalam *Standard of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1978 as Amended in 2010)*.

Dari penjelasan yang sudah penulis uraikan pada pembahasan sebelumnya, tidak seratus persen adalah kesalahan *crew*, namun pengaruh pengaturan porsi jam dinas kerja dengan jam istirahat juga harus diperhitungkan. Karena jika dibiarkan, kesalahan tersebut akan menjadi kebiasaan, dan kesalahan yang dibiasakan akan menjadi kebenaran yang dapat meningkatkan resiko terjadinya kecelakaan kerja dan bahaya navigasi. Menjadi tugas dan tanggung jawab Nakhoda di atas kapal agar dalam suatu pekerjaan-pekerjaan di kapal dari segi keamanan, kelancaran, dan keselamatan dalam menangani pekerjaan-pekerjaan dapat tercapai.

Dalam kelancaran proses serah terima jaga serta dinas jaga diperlukan beberapa tahapan-tahapan yang dianggap penting. Langkah-langkah atau tahapan-tahapan yang tepat tersebut dirasa perlu untuk dilakukan agar pelaksanaan serah terima jaga serta dinas jaga dapat berjalan secara maksimal. Berikut adalah tahapan yang merupakan ide atau gagasan dari penulis untuk memaksimalkan kegiatan serah terima jaga dan dinas jaga.

a. Persiapan

Persiapan merupakan bagian penting yang harus dilakukan agar resiko kegagalan atau kecelakaan yang mungkin terjadi dapat ditekan sekecil mungkin bahkan ditiadakan sama sekali. Berdasarkan penjelasan penulis pada pembahasan sebelumnya pelanggaran terhadap prosedur yang sering terjadi adalah kedisiplinan waktu. Hal ini dapat diminimalkan bahkan ditiadakan sama sekali apabila setiap awak kapal baik perwira maupun *crew* melakukan persiapan.

Perlunya dilakukan persiapan tiap individu sebelum melakukan dinas jaga dimaksudkan agar para petugas jaga siap fisik dan mental saat melakukan dinas jaga . Hal tersebut dituturkan oleh narasumber I, yaitu:

Dari uraian diatas maka dirasa perlu untuk tiap-tiap regu jaga melakukan persiapan sebelum melkukan dinas jaga. Regu jaga lama juga bisa melakukan persiapan serah terima secara dini dengan memberikan *notice* atau peringatan tiga puluh (30) menit sebelum

pergantian tugas jaga kepada petugas jaga pengganti. Hal ini dimaksudkan agar petugas jaga pengganti bisa melakukan persiapan untuk kegiatan dinas jaga dan serah terima jaga lebih awal., dengan melakukan serah terima jaga lebih awal maka kedua regu jaga mendapatkan keuntungan masing-masing. Dimana regu jaga lama tidak kehilangan haknya untuk beristirahat, sedangkan regu jaga pengganti bisa melakukan penyesuaian dengan keadaan sekitar lingkungan jaga sehingga mengurangi resiko bahaya navigasi selama berlayar.

Resiko kegagalan atau kecelakaan yang mungkin terjadi dapat ditekan sekecil mungkin bahkan ditiadakan sama sekali. Dengan adanya persiapan dari masing-masing regu jaga, diharapkan pelaksanaan serah terima jaga dapat dilakukan lebih efektif. Hal tersebut mungkin saja terjadi karena regu jaga pengganti yang datang lebih awal bisa mendapatkan informasi mengenai keadaan navigasi baik berita navigasi maupun kemungkinan bahaya navigasi yang akan dilewati kedepannya. Dengan adanya persiapan sebelum melaksanakan dinas jaga diharapkan kegiatan operasional kapal dapat berjalan secara maksimal dan bisa mengurangi pelanggaran terhadap prosedur-pelanggaran terhadap prosedur yang terjadi di atas kapal.

b. Penerapan standar

Penerapan standar dalam hal ini standar dinas jaga merupakan salah satu elemen yang harus dipenuhi sebelum melaksanakan dinas jaga. Penerapan standar dinas jaga di kapal MV. DK02 sudah baik namun perlu dimaksimalkan. Karena pemenuhan standar dinas jaga merupakan salah satu upaya awal untuk melaksanakan dinas jaga yang baik sesuai prosedur sehingga dapat mengurangi dan menekan resiko kecelakaan navigasi saat kapal berlayar sekecil mungkin.

Dalam upaya melaksanakan serah terima jaga dan dinas jaga yang baik harus melakukan pemenuhan standar dinas jaga terlebih dahulu. Hal tersebut dituturkan oleh narasumber I, yaitu:

“Untuk melaksanakan serah terima jaga dan dinas jaga navigasi yang baik, maka perlu dilakukan pemenuhan standar tugas jaga terlebih dahulu. Dalam pemenuhan standar tugas jaga tersebut maka hal yang perlu diperhatikan dan menjadi keberhasilan suatu regu jaga adalah orang-orangnya dan peralatan yang menunjang. Apabila orang-orang tersebut dalam hal ini perwira jaga dan juru mudi dapat menjalankan tugasnya sesuai prosedur dan tersedia peralatan yang memadai maka tujuan yang didapat pun lebih maksimal.” (Wawancara tanggal 25 Februari 2017).

Dari hasil uraian diatas dapat disimpulkan bahwa untuk melakukan serah terima jaga yang baik maka ada standar yang harus dipenuhi menurut STCW 1978 BAB VIII *section-A*, yaitu:

STANDAR DINAS JAGA

Bagian A-VIII/1

Kebugaran menjalankan tugas

Dari kutipan mengenai prosedur serah terima tugas jaga diatas, maka standar dinas jaga harus dipenuhi sebelum melakukan dinas jaga dan serah terima jaga. Hal tersebut dilakukan agar petugas jaga benar-benar siap baik fisik maupun mental sehingga dapat melakukan dinas jaga dengan maksimal. Apabila dinas jaga dilakukan dengan baik maka resiko kecelakaan dan bahaya tubrukan dapat ditekan sekecil mungkin sehingga kapal berlayar dengan aman sampai pelabuhan tujuan.

Namun dalam pembahasan sebelumnya ada satu standar yang belum cukup terpenuhi yaitu kebugaran saat bertugas (*fitness for duty*) yang telah penulis bahas pada pembahasan sebelumnya. Agar kegiatan serah terima jaga dan dinas jaga dapat berjalan dengan baik, supaya terhindar dari resiko kecelakaan dan bahaya tubrukan. Maka perlu pembenahan standar kebugaraan, dalam hal ini jam istirahat *crew*.

c. Pelaksanaan serah terima tugas jaga

Pelaksanaan adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana atau implementasi dari sebuah prosedur atau aturan. Pelaksanaan serah terima tugas jaga merupakan bahasan pokok dalam

penulisan karya ilmiah ini. Pelaksanaan merupakan kegiatan yang dilaksanakan oleh suatu kelompok atau individu secara berencana, teratur dan terarah guna mencapai tujuan yang diharapkan. Dalam hal ini tentu saja yang dimaksud adalah pelaksanaan serah terima tugas jaga dan dinas jaga itu sendiri. Dalam pelaksanaan serah terima jaga dan dinas jaga harus berpedoman pada aturan yang berlaku baik secara nasional maupun internasional. Prosedur pelaksanaan serah terima tugas jaga telah diatur dalam *STCW Code 1978 as Amended in 2010* di *chapter VIII/2* bagian 4. Sedangkan prosedur dinas jaga sendiri diatur dalam *STCW Code 1978 as Amended in 2010* di *chapter VIII*. Pada saat berlayar seorang perwira *deck* harus berpedoman pada COLREG 1972 (*Collision Regulation*) atau dalam terjemahannya P2TL (Peraturan Pencegah Tubruka di Laut).

Serah terima tugas jaga memiliki peran penting dalam kelancaran operasional kapal. Karena akan berakibat fatal apabila tidak dilaksanakan dengan prosedur yang benar. Serah terima tugas jaga harus dilaksanakan dengan sungguh-sungguh agar petugas jaga pengganti mengetahui dan menguasai keadaan lingkungan tempat jaga, hal tersebut bertujuan untuk meminimalkan kecelakaan kerja atau kecelakaan navigasi yang disebabkan oleh kesalahan manusia. Berikut adalah prosedur serah terima tugas jaga yang penulis kutip dari *STCW Code 1978 as Amended in 2010* di *chapter VIII/2* bagian 4

beserta naskah asli Bahasa Inggris. Penyertaan naskah asli Bahasa Inggris adalah sebagai referensi apabila terjemahan yang penulis sampaikan membuat pembaca rancu dalam memahami terjemahan penulis.

Taking over the watch

19. The officer in charge of the navigational watch shall not hand over the watch to the relieving officer if there is reason to believe that the latter is not capable of carrying out the watchkeeping duties effectively, in which case the master shall be notified. (STCW Code 1978 as Amended in 2010 di chapter VIII/2 part 4)

Serah terima tugas jaga

19. Perwira jaga navigasi tidak boleh menyerahkan tugas jaga kepada perwira penggantinya apabila ia memiliki keyakinan bahwa perwira jaga pengganti tidak akan mampu melaksanakan tugas jaga secara efektif. Dalam hal ini ia harus memberitahukan Nakhoda. (STCW Code 1978 Amandemen 2010 bab VIII/2 bagian 4)

Dari kutipan mengenai prosedur serah terima tugas jaga diatas, maka disimpulkan bahwa petugas jaga baru dapat meninggalkan anjungan bila waktu tugas jaga telah berakhir dan telah dipastikan bahwa petugas jaga berikutnya telah berada di anjungan dan benar-benar siap serta mampu baik fisik maupun mental untuk melaksanakan dinas jaga. Dalam serah terima jaga tersebut harus disampaikan hal-hal yang dianggap penting selama periode waktu jaga terutama yang berkenaan dengan keselamatan pelayaran. Petugas jaga pengganti sudah harus berada di anjungan ataupun di lokasi jaga lainnya paling lambat lima belas menit sebelum waktu jaga tiba. Hal ini

dimaksudkan untuk menyesuaikan penglihatan sekitar kapal terutama pada cuaca gelap/malam hari atau pada kondisi lalu lintas pelayaran yang ramai. Petugas jaga pengganti, baru boleh menerima tugas jaga apabila dirinya/penglihatannya telah benar-benar dapat menyesuaikan dengan lingkungan obyek jaganya.

Perwira jaga pengganti harus yakin bahwa anggota jaganya mampu melaksanakan dengan baik dan memastikan anggota jaganya telah beradaptasi dengan penglihatan. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi kecelakaan navigasi karena penglihatan belum beradaptasi dengan keadaan perairan dimana kapal berlayar. Regu jaga lama juga tidak boleh meninggalkan tempat jaga sampai benar-benar yakin bahwa regu jaga baru telah beradaptasi dengan penglihatan agar kapal aman dari bahaya navigasi.

Taking over the watch

20. *Prior to taking over the watch, relieving officers shall satisfy themselves as to the ship's estimated or true position and confirm its intended track, course and speed, and UMS controls as appropriate and shall note any dangers to navigation expected to be encountered during their watch. (STCW Code 1978 as Amandemen in 2010 di chapter VIII/2 part 4)*

Serah terima tugas jaga

20. Sebelum mengambil alih tugas jaga, perwira jaga pengganti harus mengetahui secara pasti posisi kapal (baik posisi duga atau posisi *fix*) dan rute pelayaran yang akan ditempuh, haluan dan kecepatan kapal, pengendalian kamar mesin yang tidak di awaki (UMS) serta adanya kemungkinan bahaya navigasi yang akan dihadapi. (STCW Code 1978 Amandemen 2010 bab VIII/2 bagian 4)

Dari kutipan mengenai prosedur serah terima tugas jaga diatas, petugas jaga baru harus benar-benar mengetahui keadaan navigasi saat itu dan yang akan dihadapi. Hal tersebut wajib dilakukan agar regu jaga baru bisa menguasai perairan yang akan dilewati/dilayari oleh kapal. Keadaan navigasi yang harus diserahkan terimakan antara lain:

- 1) Perintah tetap (*standing orders*) dan perintah lain Nakhoda (*night order*) berkaitan dengan navigasi kapal.
- 2) Posisi, haluan, kecepatan dan sarat kapal.
- 3) Keadaan dan prakiraan pasang-surut, arus cuaca, daya tampak penglihatan, dan pengaruh dari semua itu pada haluan dan kecepatan kapal.
- 4) Prosedur menggunakan mesin untuk berolah-gerak bila mesin induk dikendalikan dari anjungan; dan
- 5) Keadaan navigasi, termasuk
 - a) Kondisi operasional dari semua peralatan navigasi dan keselamatan yang digunakan dan yang mungkin akan digunakan selama dinas jaga;
 - b) Kesalahan pedoman gasing dan pedoman magnet;
 - c) Adanya kapal-kapal disekitar dan pergerakannya;
 - d) Kondisi dan kemungkinan adanya bahaya selama dinas jaga.

Taking over the watch

21. *If, at any time, the officer in charge of the navigational watch is to be relieved when a manoeuvre or other action to avoid any hazard is taking place, the relief of that officer shall be deferred until such action has been completed. (STCW Code 1978 as Amended in 2010 di chapter VIII/2 part 4)*

Serah terima tugas jaga

21. Apabila pergantian tugas jaga harus di laksanakan pada saat Perwira jaga lama masih melakukan kegiatan olah-gerak kapal atau kegiatan lain guna menghindari bahaya, pergantian tugas jaga harus ditunda sampai kegiatan tersebut selesai dilaksanakan. (STCW Code 1978 Amandemen 2010 bab VIII/2 bagian 4)

Dari kutipan mengenai prosedur serah terima tugas jaga diatas, regu jaga lama tidak boleh meninggalkan anjungan apabila kapal sedang melakukan olah gerak, atau menghadapi bahaya navigasi. Regu jaga lama harus mendampingi regu jaga baru hingga kapal benar-benar terbebas dari bahaya navigasi tersebut. Dalam artian serah terima tidak bisa dilakukan pada saat kapal sedang menghadapi kondisi olah gerak tersebut, hal tersebut dimaksudkan agar kapal bisa terbebas dari bahaya navigasi, karena dalam hal ini sudah pasti tentu regu jaga lama yang lebih menguasai keadaan dan lebih siap dalam antisipasi keadaan tersebut. Apabila saat kapal diserahkan pada saat sedang berolah gerak atau sedang menghindari bahaya navigasi maka resiko kapal mengalami kecelakaan akan tinggi.

BAB V

PENUTUP

A. SIMPULAN

1. Kegiatan dinas jaga tidak dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan *crew*.

Secara garis besar sama dengan yang ada di kapal lain atau sama dengan prosedur yang ditetapkan, namun ada beberapa hal yang membuat dinas jaga tidak dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan *crew*, antara lain :

- a) Pelanggaran prosedur

Pelaksanaan dinas jaga di kapal MV. DK02 sudah dilaksanakan dengan baik sesuai prosedur dinas jaga yang berlaku menurut STCW 1978 *as amended in 2010*, namun dalam praktiknya sering terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh *crew* yaitu terlambat pada saat jaga.

- 1) Pengawasan (*Controlling*)

Pengawasan merupakan proses pemastian pencapaian sasaran, dengan cara mengumpulkan informasi yang mengukur kinerja terakhir dalam organisasi kemudian membandingkan kerja sekarang dengan standar kinerja yang telah dilakukan.

b) Beban kerja harian

Beban jam kerja harian dan jam istirahat para awak kapal telah diatur dalam *STCW Code 1978*. Namun dalam praktiknya di kapal masih terdapat ketidaksesuaian pengaturan porsi jam kerja harian dan jam kerja lembur (*overtime*) dengan jam istirahat yang berimbas pada kebugaran *crew* saat dinas jaga.

1) Penyesuaian jam kerja (*adjustment*)

Adjustment adalah suatu aktivitas untuk melakukan perubahan terhadap suatu sistem atau kebiasaan yang sedang berlaku ke suatu sistem yang baru bertujuan untuk melakukan pembenahan atau perbaikan.

c) Kebugaran *crew*

Kebugaran (*fitness*) *crew* atau performa para *crew* kapal menjadi kurang layak untuk melaksanakan tugas jaga karena beban pekerjaan harian yang tidak disesuaikan dengan jumlah jam istirahat.

1) Pencegahan kelelahan (*preventing*)

Pencegahan adalah suatu tindakan pengendalian sosial yang dilakukan untuk mencegah atau mengurangi kemungkinan terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan di masa mendatang. Tindakan preventif (pencegahan) dilakukan manusia, baik secara pribadi maupun berkelompok untuk melindungi diri dari hal buruk yang mungkin terjadi.

2. Pelaksanakan serah terima tugas jaga yang baik guna mencegah kecelakaan dan bahaya tubrukan

Pelaksanaan serah terima tugas jaga di kapal MV. DK02 sudah baik dan benar, namun dalam pelaksanaannya masih belum maksimal. Langkah-langkah yang perlu diambil untuk memaksimalkan pelaksanaan serah terima tugas jaga adalah:

- a) Persiapan

Persiapan adalah suatu kegiatan yang akan dipersiapkan sebelum melakukan sebuah kegiatan atau tujuan. Dalam hal ini persiapan *crew* melakukan dinas jaga kurang maksimal.

- b) Penerapan standar

Penerapan standar saat dinas jaga sudah baik, namun ada satu standar yang belum terpenuhi yaitu kebugaran saat bertugas. Hal ini terjadi karena beban kerja harian serta *overtime* juru mudi yang mengakibatkan pelaksanaan dinas jaga malam hari kurang maksimal.

- c) Pelaksanaan serah terima tugas jaga

Pelaksanaan serah terima tugas jaga di kapal masih sering terjadi pelanggaran berupa ketepatan waktu jaga dan penerapan aturan STCW 1978.

B. SARAN

Dari simpulan-simpulan yang telah diuraikan, maka penulis memiliki beberapa saran, yang mungkin dapat berguna dalam meningkatkan peran serah terima tugas jaga dalam keselamatan *crew* dan keamanan saat kapal berlayar sebelum *crew* melkukan dinas jaga.

Adapun saran-saran penulis adalah:

1. Para awak kapal khususnya perwira harus segera melakukan evaluasi terhadap pelaksanaan dinas jaga. Pengaturan jumlah jam kerja harian dan jam istirahat *crew* perlu dilakukan penyesuaian karena dapat memicu timbulnya pelanggaran prosedur di masa yang akan datang. Pencegahan kelelahan juga hendaknya dilakuakn agar performa *crew* tetap terjaga.
 - a) Dalam perjalanannya, perlu dilakukan pengawasan dalam pelaksanaan dinas jaga. Nakhoda atau perwira jaga yang bertugas jaga memastikan bahwa semua anggota regu jaga melakukan tugas-tugas mereka agar kegiatan operasional kapal dapat terlaksana tanpa adanya gangguan yang disebabkan oleh kelalaian *crew* kapal. Hal ini dimaksudkan untuk menekan resiko kecelakaan kerja yang diakibatkan oleh pelanggaran prosedur dinas jaga.
 - b) Sebaiknya, untuk mengurangi resiko kelelahan (*fatigue*) akibat akumulasi beban kerja maka penulis menyarankan untuk melakukan penyesuaian (*adjusting*) jumlah jam kerja harian dengan jam istirahat. Hal ini merupakan langkah awal antisipasi terhadap pelanggaran-

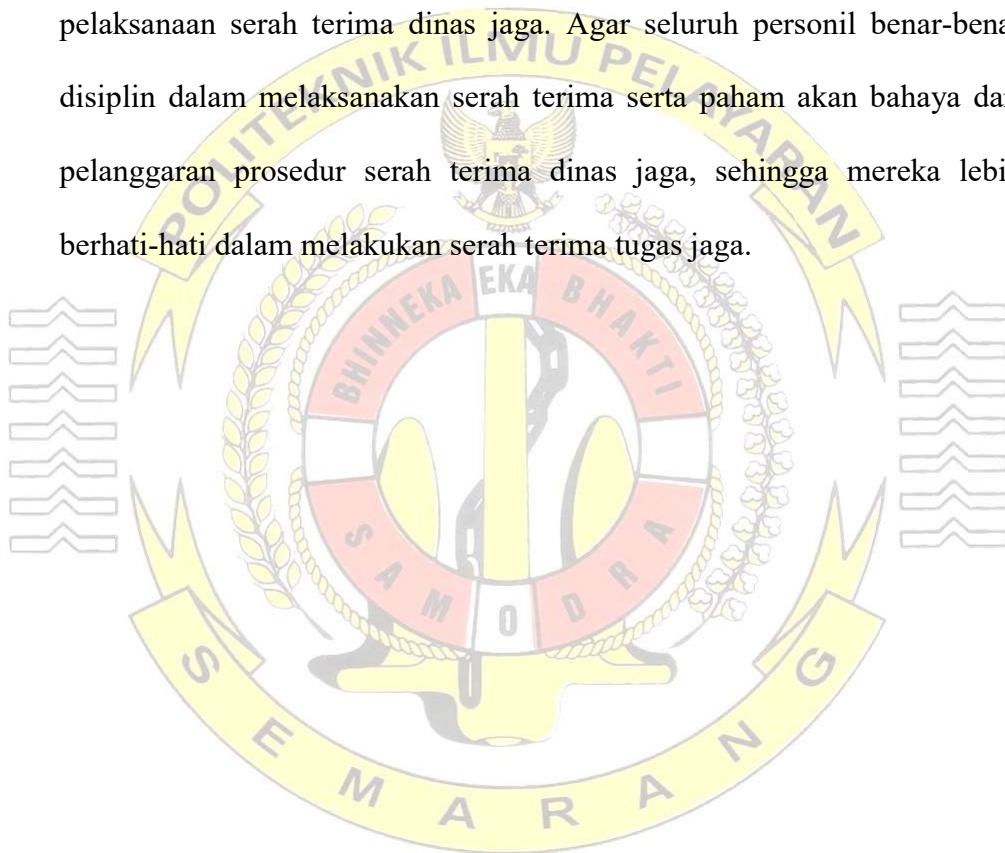
pelanggaran prosedur dinas jaga yang mungkin terjadi di masa yang akan datang, yang disebabkan oleh kelelahan (*fatigue*). Dalam melaksanakan dinas jaga navigasi dibutuhkan kewaspadaan dan konsentrasi agar kapal dapat berlayar dengan aman dari bahaya navigasi yang mungkin saja terjadi. Maka dari itu untuk mendukung performa petugas jaga, dirasa perlu untuk melakukan penyesuaian jumlah jam kerja harian dengan jam istirahat sesuai aturan yang telah ditetapkan dalam STCW 1978 *as amended in 2010* chapter VIII/1 mengenai *fitness for duty* (kebugaran saat bertugas).

- c) Alangkah baiknya untuk menjaga kebugaran *crew*, sebagaimana telah diatur dalam *STCW Code 1978 as amended in 2010* section B-VIII/1 dilaksanakan upaya pencegahan kelelahan di atas kapal. Hal ini dimaksudkan untuk mendukung kegiatan operasional kapal.

2. Para awak kapal hendaknya menerapkan prosedur serah terima tugas jaga navigasi sesuai dengan ketentuan (*Standart Training Certifikat And Watch Keeping For Seafarer*) STCW 1978 *as amended in 2010* untuk menunjang keamanan dan keselamatan di atas kapal. Tidak hanya menerapkan secara umum mengenai prosedur serah terima tugas jaga, namun juga hal-hal detail yang telah dicantumkan dalam aturan STCW *Code 1978*. Hal ini dimaksudkan agar resiko yang diakibatkan kelalaian pada saat serah terima tugas jaga dapat ditekan sekecil mungkin bahkan

ditiadakan sama sekali.

Standar dinas jaga juga harus dipenuhi oleh awak kapal sebelum melaksanakan dinas jaga. Terutama pemenuhan standar kebugaran yang dalam hal ini menjadi salah satu penyebab tidak maksimalnya *crew* dalam melaksanakan dinas jaga. Dalam pelaksanaan dinas jaga Nakhoda sebaiknya sering melakukan pengawasan secara langsung terhadap pelaksanaan serah terima dinas jaga. Agar seluruh personil benar-benar disiplin dalam melaksanakan serah terima serta paham akan bahaya dari pelanggaran prosedur serah terima dinas jaga, sehingga mereka lebih berhati-hati dalam melakukan serah terima tugas jaga.



DAFTAR PUSTAKA

- Capt. Hadi Supriyono, MM, M.Mar , 2016, *COLREG 1972 & Dinas Jaga Anjungan*. Yogyakarta: Cv. Budi Utama..
- Capt. Djoko Subandrijo, MM. 2007, *Tugas Jaga*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- Rully dan Poppy. 2014: 2014. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Madiun: IKIP PGRI Madiun.
- Sugiyono. 2012. *Metodologi Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta.
- Tim Unit Bahasa. 2003. *Manajemen Kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
- Moreby, DH. ttg. *Manajemen Kepegawaian Kapal-Kapal Niaga..*
- Tim Penyusun Bahasa Indonesia. 1989. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Depdikbud balai pustaka.
- IMO, *STCW Code 1987, as amandemended in 2010*

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

NAMA : HERYUDO SAKSONO
NIT : 51145150. N
TEMPAT / TGL LAHIR : MAGETAN, 9 JANUARI 1997
JENIS KELAMIN : LAKI-LAKI
ANAK KE : 1 (SATU) DARI 2 (DUA)
BERSAUDARA

ORANG TUA

NAMA AYAH : SETIJO PRAMONO
PEKERJAAN : GURU
NAMA IBU : SRI YATINI
PEKERJAAN : IBU RUMAH TANGGA
ALAMAT : DESA KEMMBANGAN RT.01 RW.04
KEC. SUKOMORO KAB. MAGETAN
TELP. : 082137090662

PENDIDIKAN

SDN I KEMBANGAN (2002-2008)
SMP N 1 MAOSPATI (2008-2011)
SMA N 1 MAGETAN (2011-2014)
PIP SEMARANG (2014-2019)

PENGALAMAN PRAKTEK BERLAYAR

MV. DK02
BULK CARRIER SHIP
PT.KARYA SUMBER ENERGY



Lampiran-lampiran

LEMBAR WAWANCARA

Nara Sumber : Akhmad Nasikin
Jabatan : Juru mudi 1
Tanggal : 27 Februari 2017

Apakah kendala-kendala berikut pernah anda alami selama dinas jaga di kapal?

Penyebab	Ya	Tidak	Jarang (Pernah melakukan)
kerja harian dan jam lembur (<i>overtime</i>)	V		
Bahaya navigasi yang sulit dihindari		V	
Lalu lintas perairan ramai		V	
Kebugaran saat dinas jaga	V		
Penyimpangan prosedur (Ketepatan waktu saat serah terima jaga, 15 menit sebelum jam jaga)			V
Alat-alat navigasi kurang baik		V	
Alat-alat komunikasi kurang baik		V	

1. Apa yang menyebabkan kegiatan dinas jaga anda tidak maksimal?

Jawab :

- Penyebab performa saya tidak maksimal saat dinas jaga adalah kelelahan akibat beban kerja harian. Karena saat kapal berlayar Mualim 1 tetap memperlakukan jam kerja lembur sehingga jam istirahat menjadi minim. Jadi pada saat jaga malam kewaspadaan saya berkurang akibat ngantuk.

LEMBAR WAWANCARA

Nara Sumber : Romario
Jabatan : Juru mudi 2
Tanggal : 27 Februari 2017

Apakah kendala-kendala berikut pernah anda alami selama dinas jaga di kapal?

Penyebab	Ya	Tidak	Jarang (Pernah melakukan)
kerja harian dan jam lembur (<i>overtime</i>)	V		
Bahaya navigasi yang sulit dihindari		V	
Lalu lintas perairan ramai		V	
Kebugaran saat dinas jaga	V		
Penyimpangan prosedur (Ketepatan waktu saat serah terima jaga, 15 menit sebelum jam jaga)			V
Alat-alat navigasi kurang baik		V	
Alat-alat komunikasi kurang baik		V	

1. Apa yang menyebabkan kegiatan dinas jaga anda tidak maksimal?

Jawab :

- Kegiatan dinas jaga saya tidak maksimal karena kurang istirahat. Setelah kegiatan dinas kerja harian tidak bisa langsung meninggalkan tempat kerja. Kita harus memastikan alat-alat yang digunakan saat bekerja dibersihkan kembali dan dikembalikan ke tempatnya.

LEMBAR WAWANCARA

Nara Sumber : Abdillah Rahmat

Jabatan : OS (*Ordinary Seaman*) / bertugas Juru mudi 3

Tanggal : 27 Februari 2017

Apakah kendala-kendala berikut pernah anda alami selama dinas jaga di kapal?

Penyebab	Ya	Tidak	Jarang (Pernah melakukan)
kerja harian dan jam lembur (<i>overtime</i>)	v		
Bahaya navigasi yang sulit dihindari		v	
Lalu lintas perairan ramai		v	
Kebugaran saat dinas jaga	v		
Penyimpangan prosedur (Ketepatan waktu saat serah terima jaga, 15 menit sebelum jam jaga)		v	
Alat-alat navigasi kurang baik		v	
Alat-alat komunikasi kurang baik		v	

1. Apa yang menyebabkan kegiatan dinas jaga anda tidak maksimal?

Jawab :

- Kegiatan dinas jaga tidak maksimal karena kewaspadaan saat berjaga tidak maksimal. Kelelahan akibat kerja harian sangat mempengaruhi performa kita saat berjaga. Saat tubuh beraktifitas baik lama atau sebentar maka akan tetap mempengaruhi kebugaran tubuh saya.

LEMBAR WAWANCARA

Nara Sumber : Agus Susanto
Jabatan : Nakhoda
Tanggal : 25 Februari 2017

1. Bagaimana pembagian tugas jaga di MV. DK02 ini ?

Jawab :

- Pembagian tugas jaga di kapal ini sudah benar, tetapi dalam pelaksanaannya kurang maksimal karena Muallim I lebih berorientasi pada kerja harian. Pada jaga siang hari juru mudi ikut kerja harian dengan bosun, dan yang jaga anjungan hanya perwira jaga dan kadet.

2. Bagaimana performa *crew* saat melakukan dinas jaga ?

Jawab :

- Performa *crew* naik turun, berbanding lurus dengan pekerjaan harian yang dikerjakan saat siang hari. Muallim I tetap menerapkan jam lembur pada saat kapal berlayar. Sehingga pada saat melakukan dinas jaga malam hari performa juru mudi kurang maksimal.
- Hal tersebut terjadi karena pada saat siang hari mereka tidak jaga di anjungan melainkan kerja harian di dek bersama bosun. Untuk itu perlu dilakukan pengaturan jam jaga agar mereka mendapatkan haknya untuk beristirahat.

3. Apakah ada penyimpangan prosedur dinas jaga yang dilakukan oleh *crew* selama ini?

Jawab :

- Penyimpangan prosedur dinas jaga pasti terjadi, namun tidak setiap hari. Penyimpangan yang sering terjadi adalah para *crew* terlambat pada saat serah terima jaga. Seperti yang kita tahu tentang aturan regu jaga pengganti harus sudah berada dianjungan paling lambat 15 menit sebelum jam jaga. Namun mereka (juru mudi) sering datang tepat pada waktu jam jaga.

4. Apa yang anda lakukan untuk mengatasi penyimpangan tersebut ?

Jawab :

- Dengan melakukan teguran apabila saat itu juga melihat penyimpangan tersebut. Teguran dapat berupa peringatan dan saran agar mereka (juru mudi) melakukan persiapan jauh sebelum jam jaga. Selain itu perlu dilakukan pengawasan, hal ini dimaksudkan agar penyimpangan tersebut tidak terjadi di masa yang akan datang.

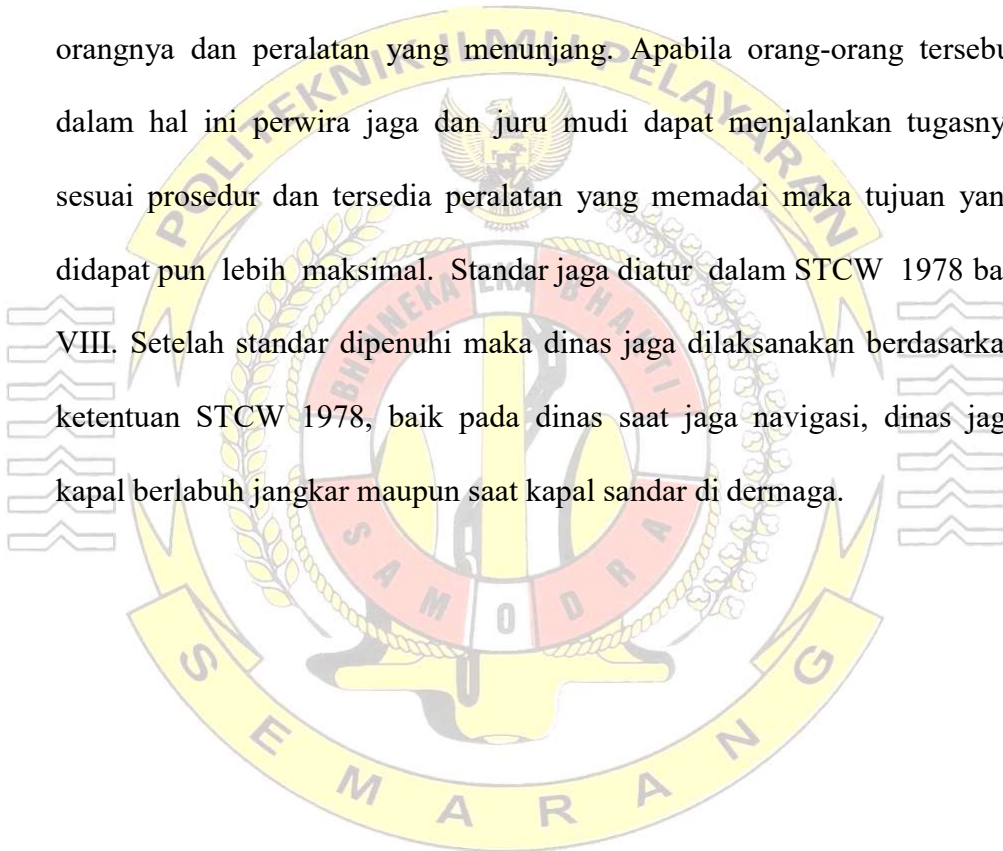
5. Bagaimana cara melakukan serah terima dan dinas jaga yang baik menurut anda?

Jawab :

- Untuk melaksanakan serah terima jaga dan dinas jaga navigasi yang baik, maka perlu dilakukan persiapan setiap individu tiap regu jaga. Sebelum melakukan kegiatan, baik kegiatan apapun perlu dilakukan persiapan. Apalagi dalam hal ini dinas jaga, persiapan dilakukan agar petugas jaga

benar-benar yakin dan mampu baik fisik dan mental. Dengan melakukan persiapan sebelum berjaga resiko regu jaga pengganti terlambat pada saat serah terima jaga dapat diminimalkan. Persiapan juga bisa dilakukan oleh regu jaga lama dengan memberikan *half hour notice*.

- Setelah persiapan dilakukan maka harus ada pemenuhan standar tugas jaga. Dalam pemenuhan standar tugas jaga tersebut maka hal yang perlu diperhatikan dan menjadi keberhasilan suatu regu jaga adalah orang-orangnya dan peralatan yang menunjang. Apabila orang-orang tersebut dalam hal ini perwira jaga dan juru mudi dapat menjalankan tugasnya sesuai prosedur dan tersedia peralatan yang memadai maka tujuan yang didapat pun lebih maksimal. Standar jaga diatur dalam STCW 1978 bab VIII. Setelah standar dipenuhi maka dinas jaga dilaksanakan berdasarkan ketentuan STCW 1978, baik pada dinas saat jaga navigasi, dinas jaga kapal berlabuh jangkar maupun saat kapal sandar di dermaga.



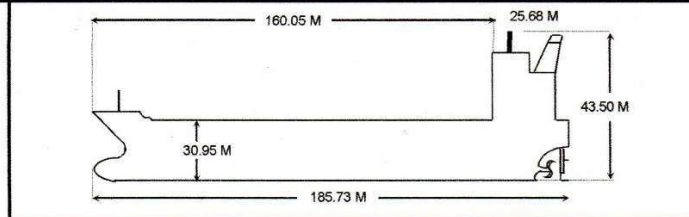


**PT. KARYA SUMBER ENERGY
SHIP'S PARTICULARS**

NAME	MV DK 02	KEEL LAID	6-Sep-97	SATELLITE COMMUNICATION	
CALL SIGN	Y B K H 2	LAUNCHED	05 JANUARI 1996	INM-C 452502595	
FLAG	INDONESIA	DELIVERED	27 FEBRUARI 1996	E-MAIL	
PORT OF REGISTRY	TANJUNG PRIOK	SHIPYARD	OSHIMA SHIPBUILDING COMPANY LTD NAGASAKI JEPANG	PHONE	870773189557
OFFICIAL NUMBER				FAX	870783188070
IMO NUMBER	9154555			TELEX	437155410 GODA
CLASS SOCIETY	BKI & DNV-GL			MMSI	371554000
CLASSIFICATION CHARACTER	SM			EX. NAME	VOC DAISY
P & I CLUB	RAETS MARINE MARINE INSURANCE BV			CS / FLAG	PANAMA

OWNERS	KYK LINES	
OPERATORS	PT KARYA SUMBER ENERGY, JL. KALI BESAR BARAT NO 37 JAKARTA BARAT - 11230 INDONESIA +62216910382, PIC SUHAFRINAL, MOBILE PHONE +6281381699009, EMAIL suha@indoshipping.com, dpa.kse1@gmail.com	TLP

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	185.73 M
LBP	177.00 M
BREADTH	30.95 M
DEPTH (molded)	16.40 M
HEIGHT (maximum)	43.50 M
BRIDGE FRONT - BOW	160.05 M
BRIDGE FRONT - STERN	25.68 M



TONNAGE	
NET	16.061 MT
GROSS	25.807 MT
GROSS Reduced (R/h:1345)	NA

TANK CAPACITIES (cbrn)					
CARGO HOLD CAPACITY			BLST TKS (100 %)		
GRAIN (M3)	BALE (M3)	F.P.Tk.	888.5 M3		
NO 1	8,383 M3	NO 1	8,218 M3	NO.1P/S	1,839 M3
NO 2	10,725 M3	NO 2	10,515 M3	NO.2P/S	2,718 M3
NO 3	10,728 M3	NO 3	10,520 M3	NO.3P/S	2,276 M3
NO 4	9,372 M3	NO 4	9,147 M3	NO.4P/S	1,927 M3
NO 5	10,650 M3	NO 5	10,443 M3	NO.5P/S	2,024 M3
NO 6	9,186 M3	NO 6	9,008 M3	NO.6P/S	1,867.8 M3
				APT	561.9 M3
				NO 4 CH	9,327 M3
TOTAL	59,044	TOTAL	57,851	TOTAL	23,218

LOAD LINE INFORMATION	FREEBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL FRESH	4.145 M	12.290 M	48.406 MT
FRESH	4.390 M	12.045 M	47.188 MT
TROPICAL	4.413 M	12.022 M	48.428 MT
SUMMER	4.658 M	11.777 M	47.183 MT
WINTER	4.903 M	11.532 M	45.941 MT
LIGHT SHIP T= 7,131 MT			

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	
MAIN ENGINE	DU-SULZER 6RTA48T: 1 SET
M.C.O	9,620 PS X 108 RPM
NCR	8,175 PS X 102.3 RPM
Consumption	22.00 mt/day ballast
MAX CRITICAL RANGE	53 - 64 RPM
AUX. BOILER TYPE	COMPOSITE BOILER TYPE
GENERATOR (3 sets)	Daihatsu engine 3 x 600 kw 100/440V 60HZ a.c
EMER D.G.	1 X 64 KW @ 1800 RPM
PROPELLER	4 BLADE SOLID HSP, D = 6,100 MM
RUDDER	Streamlined Marine Type

BUNKER TANKS	
1 FO TK	261 M3
2 FO TK	498 M3
3 FO TK	538 M3
4 FO TK	367 M3
FO SETT TK	18.7 M3
FO SERV	18.2 M3
TOTAL	1,702 M3
DO TK	148.2 M3
DO SERV	5.6 M3
TOTAL	153.8 M3

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
	FWD	AFT	PARTICULARS
WINCHES	2		10 T X 15 M/MIN
MRG Ropes	6		68 MM X 220 M
Winch BHC			
WINDLASS	2	N/A	22.4 T X 9 M/MIN
FIRE WIRE			
ANCHOR	2	N/A	STOCKLESS 5,850 KG X 2
EMG. TOWING			

BALLAST PUMPING SYSTEM				
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD	RPM
BALLAST PUMP	1	1000 M ³	20 M	1200

LIFE BOATS	
2 x 28 Persons	
MAKER	Shigi Co.Ltd
Totally enclosed	

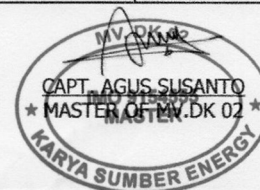
FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	CO2 Fire Extinguishing System & portable foam
CARGO/ DK AREA	FIRE HYDRANT

LUBE OIL TANK M3	
NO 1 CYL TK	16.2 M3
NO 2 CYL TK	19.3 M3
G/E LO SETT TK	1.6 M3
G/E LO STOR TK	2.4 M3
TOTAL	39.5 M3

CRANES	
4 X 30 T SWL	

(Name of shipping line, agent, etc.)		<input checked="" type="checkbox"/> Arrival <input type="checkbox"/> departure		Page No.
1. Name of ship DK 02		2. Port of Arrival CILACAP		3. Date 15 OCTOBER 2017
4. Nationality of ship INDONESIA		5. Next port of Call		6. Nature and No. of identity document (seamen's book/validity) (YY / MM / DD)
7. No.	8. Family name, Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth (YY / MM / DD)
1	AGUS SUSANTO	MASTER	INDONESIAN	63/07/16 Semarang, Indonesia
2	RAINERIUS PRIHANANTO	C/OFF	INDONESIAN	57/12/30 Rembang, Indonesia
3	EKO FAJARIANTO	2/OFF	INDONESIAN	81/10/17 Lhoksumawe, Indonesia
4	KHAIRUL AMRI	3/OFF	INDONESIAN	93/11/21 Tjg. Ampalu, Indonesia
5	TRIBUNANG DARMADI	3/OFF	INDONESIAN	94/07/11 Bekasi, Indonesia
6	WACHYONO	C/ENG	INDONESIAN	57/12/15 Pemalang, Indonesia
7	MARTA SUWARTONO	2/ENG	INDONESIAN	66/10/11 Jakarta, Indonesia
8	SONY NAN ALIF	3/ENG	INDONESIAN	89/01/22 Temanggung, Indonesia
9	REDY RINDADI	4/ENG	INDONESIAN	93/06/27 Jakarta, Indonesia
10	ABU SIRI	BOATSWAIN	INDONESIAN	59/07/23 Madura, Indonesia
11	AKHMAD NASIKHIN FEBIANSYAH	A/B - A	INDONESIAN	82/02/01 Magelang, Indonesia
12	ROMARIO	A/B - B	INDONESIAN	89/08/27 Jakarta, Indonesia
13	ABDILLAH RAHMAT EFENDI	O/S	INDONESIAN	93/07/31 Jakarta, Indonesia
14	WIDIYONO	FITTER	INDONESIAN	59/02/07 Magelang, Indonesia
15	ABUSTANG	OILER - A	INDONESIAN	87/06/15 Keera, Indonesia
16	RUKMAN BIN KARYO	OILER - B	INDONESIAN	60/03/03 Kuningan, Indonesia
17	LEO IRAWAN	OILER - C	INDONESIAN	80/05/30 Jakarta, Indonesia
18	EKO SUWARSO	C/COOK	INDONESIAN	75/12/04 Tegal, Indonesia
19	ATOSRA ILHAM	MESS MAN	INDONESIAN	90/02/01 Kacang, Indonesia
20	MUHAMMAD FAUZAN YAKHSA	D/CADET - 1	INDONESIAN	97/04/15 Klaten, Indonesia
21	PUTUT SUTYOSO	D/CADET - 2	INDONESIAN	94/06/14 Pati, Indonesia
22	SADEWO ALFI MAULANA	D/CADET - 3	INDONESIAN	95/07/04 Demak, Indonesia
23	HERYUDO SAKSONO	D/CADET - 4	INDONESIAN	97/01/09 Magetan, Indonesia
24	MASRULI	E/CADET - 1	INDONESIAN	96/02/24 Pekalongan, Indonesia
25	DHIMAS SATYA HATMAJA	E/CADET - 2	INDONESIAN	96/04/21 Klaten, Indonesia
26	ARVIANTO NOVA NUGRAHA	E/CADET - 3	INDONESIAN	97/11/07 Klaten, Indonesia
27	LUTFI ADI PRABOWO	E/CADET - 4	INDONESIAN	96/05/16 Semarang, Indonesia

12. Date and signature by master, authorized agent or officer



VOY NO : 030 B. - 2019. DATE (Tanggal) : 20/09/18
 FROM (Dari) : CILACAP TO RAWATI TO (AT) (Kepada) : 20.00 U.

MASTER'S SPECIAL INSTRUCTIONS (Instruksi Khusus Nakhoda)

• Stanoqna kendala
 pko. 0.0. U.

- KEEP STAMP LOOK OUT PROPERLY AT ALL THE TIME
- FOLLOW MASTER STANDING ORDER AT Pk.
- GIVE ANIME BERTAH WITH OTHER VESSEL WHILE PASSING OR OVER TAKING
- KEEP CLEAR DISTANCE WITH PERTING BOAT AHEAD.
- CHECK POSITION AT INTERVAL TIME AND COMPARED WITH RADAR OBSERVED.
- IN CASE RESTRICTED VISIBILITY & AM COULD BEY RAIN OR FOG. ANY DOUBT PLS CALL MY ATTENTION
- HAVE AHEAD WATCH & BEST WELK.

WATCH OFFICER (Perwira Jaga)	TIME ACKNOWLEDGED	SIGNATURE (Tanda Tangan)
C/p.	20.00	[Signature]
2/0	00.10	[Signature]
3/0	20.10	[Signature]
4/0	20.00	[Signature]

Pk.
 [Signature]
 MASTER