

**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



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

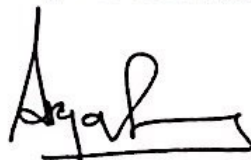
=====

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



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

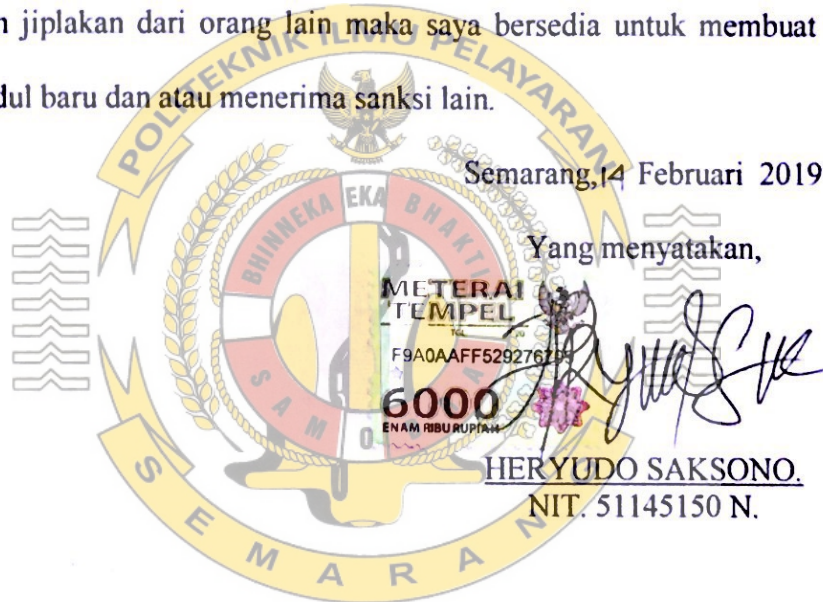
NIT : 51145150 N

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,



MOTTO

1. **Manusia** yang baik bukannya yang tidak pernah salah, karena tidak ada manusia yang sempurna, tetapi manusia yang bertaubat atas kesalahannya dan mengambil hikmah untuk memperbaikinya.
2. **Teruslah** maju pada saat keadaan memungkinkan, kalau belum ada kesempatan bersabarlah, Jika tidak ada, *ciptakan* keadaan itu.
3. **Jangan** 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. **Kegagalan-kegagalan** hidup mempunyai tujuan membuat kita tangguh bukan jatuh dan patah semangat.
5. **Aku** yakin disaat semua pintu sudah tertutup, pasti masih ada jendela yang terbuka.
6. **Kita** harus menjadi yang terbaik dari yang baik (*BEST OF THE BEST*)
7. **Komunikasi** adalah kunci dari semua solusi.
8. **Kerjakan** 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 profesional 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

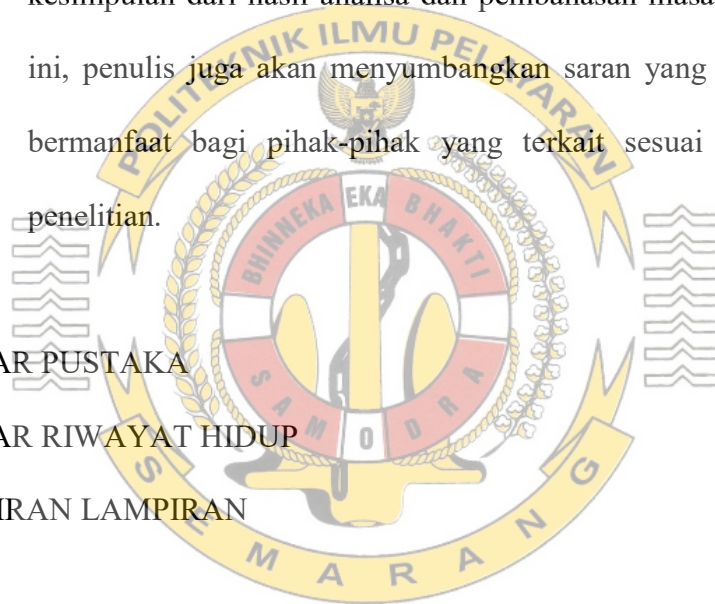
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

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 pengarahan umum dari Nakhoda maka:
 - 1) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode

tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan 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.

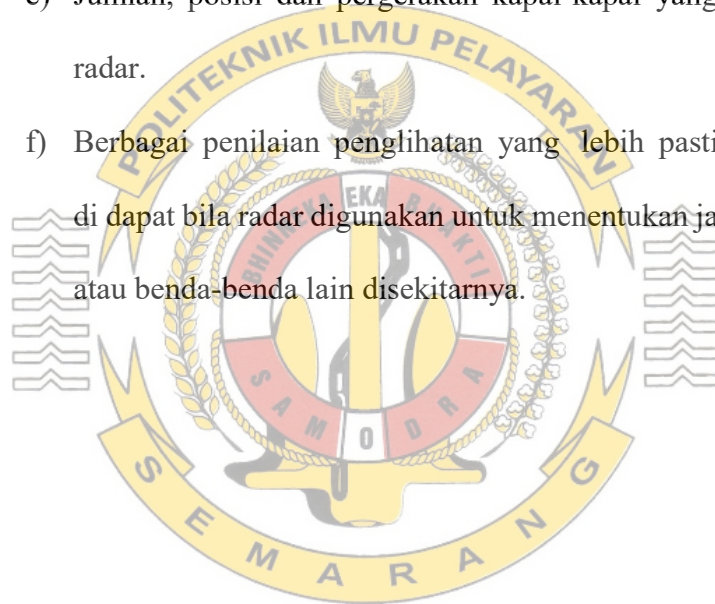
b. Melaksanakan jaga geladak

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.

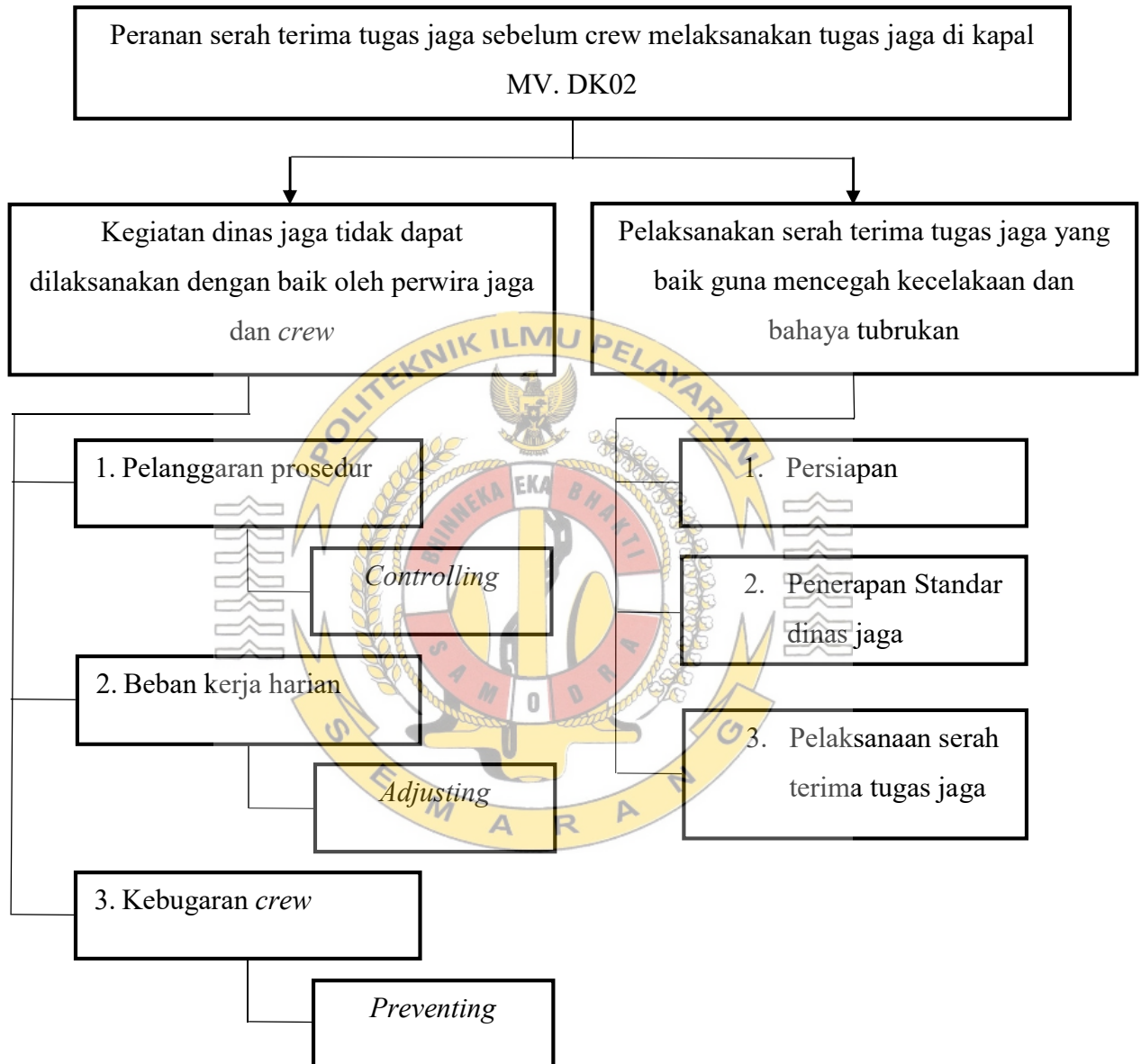
- 2) Perwira jaga dapat melakukan jaga sendiri di siang hari, apabila:
 - a) Situasi yang ada telah diyakini dalam keadaan aman
 - b) Faktor-faktor yang relevan telah diperhitungkan, antara lain :
keadaan cuaca, jarak tampak, kepadatan lalu lintas, bahaya-bahaya navigasi yang ada, bagan pemisah
 - c) 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 lainya 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 sijil (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 melaporkan 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*, melaporkan 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 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 ketidak sesuaian 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 sistim atau kebiasaan yang sedang berlaku ke suatu sistim 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 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* melakukan 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 dilakukan 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-

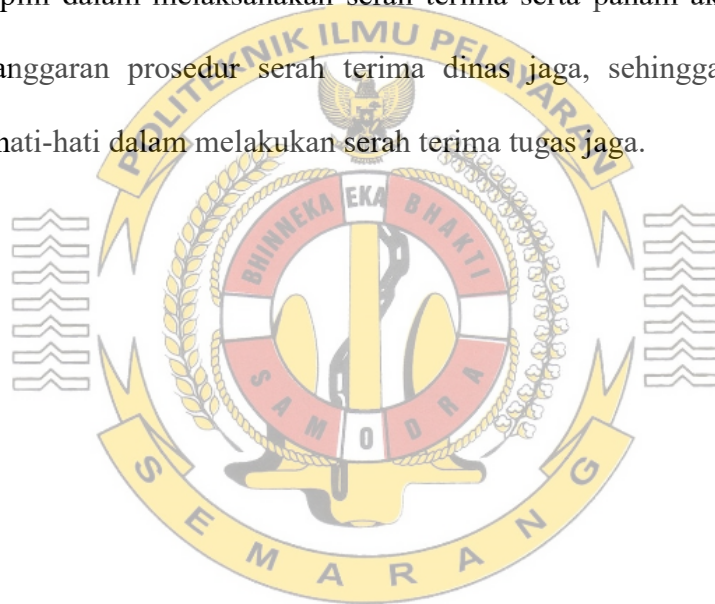
pelanggaran prosedur dinas jaga yang mungkin terjadi di masa yang akan datang, yang disebabkan oleh kelelahan (*fatigue*). Dalam melaksanakan dinas jaga navigasi dibutuhkan kewaspadaan dan konsentrasi agar kapal dapat berlayar dengan aman dari bahaya navigasi yang mungkin saja terjadi. Maka dari itu 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 1998			INM-C 452502595		
FLAG	INDONESIA			DELIVERED	27 FEBRUARI 1998			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	TLR
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	

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/n:13495)	NA

LOAD LINE INFORMATION			
FREEBOARD	DRAFT	DWT	
TROPICAL FRESH	4.145 M	12,290 M	48,406 MT
FRESH	4.390 M	12,045 M	47,198 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			

TANK CAPACITIES (cbm)			
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 2	10,725 M3	NO 2	10,515 M3
NO 3	10,728 M3	NO 3	10,520 M3
NO 4	9,372 M3	NO 4	9,147 M3
NO 5	10,850 M3	NO 5	10,443 M3
NO 6	9,186 M3	NO 6	9,008 M3
TOTAL		TOTAL	
59,044	57,851	23,218	

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
WINCHES	2
MRG Ropes	6
Winch BHC	
WINDLASS	2
FIRE WIRE	
ANCHOR	2
EMG. TOWING	

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	CO2 Fire Extinguishing Sytem & poertable foam
CARGO/ DK AREA	FIRE HYDRANT

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

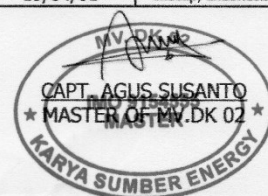
LIFE BOATS	
2 x 28 Persons	
MAKER	
Shigi Co.Ltd	
Totally enclosed	

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.)				☒ Arrival ☐ 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)		Date and Place of Engagement
7. No.	8. Family name, Given names	9. Rank or rating	10. Nationality	11. Date and place of birth (YY / MM / DD)	(YY / MM / DD)	(YY / MM / DD)
1	AGUS SUSANTO	MASTER	INDONESIAN	63/07/16 Semarang, Indonesia	E 124136 19/10/12	17/04/17 Cilacap, Indonesia
2	RAINERIUS PRIHANANTO	C/OFF	INDONESIAN	57/12/30 Rembang, Indonesia	E 104865 19/08/08	16/12/17 Cilacap, Indonesia
3	EKO FAJARIANTO	2/OFF	INDONESIAN	81/10/17 Lhoksumawe, Indonesia	E 102998 19/07/13	17/03/15 Cilacap, Indonesia
4	KHAIRUL AMRI	3/OFF	INDONESIAN	93/11/21 Tjg. Ampalu, Indonesia	C 061815 19/05/31	17/01/26 Cilacap, Indonesia
5	TRIBUNANG DARMADI	3/OFF	INDONESIAN	94/07/11 Bekasi, Indonesia	E 127858 19/11/03	17/03/14 Cilacap, Indonesia
6	WACHYONO	C/ENG	INDONESIAN	57/12/15 Pemalang, Indonesia	Y 018806 18/03/28	16/10/13 Cilacap, Indonesia
7	MARTA SUWARTONO	2/ENG	INDONESIAN	66/10/11 Jakarta, Indonesia	D 019070 17/11/12	16/11/16 Cilacap, Indonesia
8	SONY NAN ALIF	3/ENG	INDONESIAN	89/01/22 Temanggung, Indonesia	E 158365 20/03/15	16/10/13 Cilacap, Indonesia
9	REDY RINDADI	4/ENG	INDONESIAN	93/06/27 Jakarta, Indonesia	B 052171 18/03/18	16/12/18 Cilacap, Indonesia
10	ABU SIRI	BOATSWAIN	INDONESIAN	59/07/23 Madura, Indonesia	C 041450 19/02/25	16/08/18 Cilacap, Indonesia
11	AKHMAD NASIKHIN FEBIANSYAH	A/B - A	INDONESIAN	82/02/01 Magelang, Indonesia	C 024791 18/11/07	16/07/20 Jakarta, Indonesia
12	ROMARIO	A/B - B	INDONESIAN	89/08/27 Jakarta, Indonesia	E 138016 19/11/28	16/12/21 Cilacap, Indonesia
13	ABDILLAH RAHMAT EFENDI	O/S	INDONESIAN	93/07/31 Jakarta, Indonesia	A 009182 19/01/26	16/06/03 Jakarta, Indonesia
14	WIDIYONO	FITTER	INDONESIAN	59/02/07 Magelang, Indonesia	A 037328 17/08/09	16/06/03 Jakarta, Indonesia
15	ABUSTANG	OILER - A	INDONESIAN	87/06/15 Keera, Indonesia	X 063524 17/07/27	16/11/20 Cilacap, Indonesia
16	RUKMAN BIN KARYO	OILER - B	INDONESIAN	60/03/03 Kuningan, Indonesia	A 063303 17/08/09	16/10/15 Cilacap, Indonesia
17	LEO IRAWAN	OILER - C	INDONESIAN	80/05/30 Jakarta, Indonesia	B 008930 19/10/11	17/01/26 Cilacap, Indonesia
18	EKO SUWARSO	C/COOK	INDONESIAN	75/12/04 Tegal, Indonesia	E 096957 19/06/14	17/03/14 Cilacap, Indonesia
19	ATOSRA ILHAM	MESS MAN	INDONESIAN	90/02/01 Kacang, Indonesia	E 116770 19/09/02	16/12/18 Cilacap, Indonesia
20	MUHAMMAD FAUZAN YAKHSA	D/CADET - 1	INDONESIAN	97/04/15 Klaten, Indonesia	F 028604 20/07/03	17/03/14 Cilacap, Indonesia
21	PUTUT SUTYOSO	D/CADET - 2	INDONESIAN	94/06/14 Pati, Indonesia	E 150097 20/06/13	17/03/14 Cilacap, Indonesia
22	SADEWO ALFI MAULANA	D/CADET - 3	INDONESIAN	95/07/04 Demak, Indonesia	E 057146 19/03/21	17/03/14 Cilacap, Indonesia
23	HERYUDO SAKSONO	D/CADET - 4	INDONESIAN	97/01/09 Magetan, Indonesia	E 057168 19/03/21	16/10/16 Cilacap, Indonesia
24	MASRULI	E/CADET - 1	INDONESIAN	96/02/24 Pekalongan, Indonesia	F 028684 20/07/04	17/10/08 Cilacap, Indonesia
25	DHIMAS SATYA HATMAJA	E/CADET - 2	INDONESIAN	96/04/21 Klaten, Indonesia	F 028569 19/04/01	17/10/08 Cilacap, Indonesia
26	ARVIAN TO NOVA NUGRAHA	E/CADET - 3	INDONESIAN	97/11/07 Klaten, Indonesia	F 028595 19/03/18	17/10/08 Cilacap, Indonesia
27	LUTFI ADI PRABOWO	E/CADET - 4	INDONESIAN	96/05/16 Semarang, Indonesia	F 028613 19/04/01	17/08/29 Cilacap, Indonesia

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

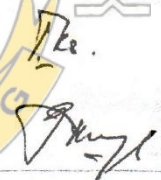


VOY NO	030 B. - 2019.	DATE (Tanggal)	20/10/18
FROM (Dari)	CILACAP TO BINATI	TO (AT) (Kepada)	20.00 U.

MASTER'S SPECIAL INSTRUCTIONS (Instruksi khusus Nakhoda)

• Stomoda Krida
 pro. D.O.W.

- Keep Sharp Look out properly at all the time
- Follow Master Standing order at Port.
- Give Advice Mouth with other vessel while passing or overtaking
- Keep clear distance with passing boat
- Check position at interval time and compared with Radar observed.
- IN CASE REDUCED VISIBILITY & rain caused by rain or fog, any doubt for call my attention
- Note keep water & gear wet.

WATCH OFFICER (Perwira Jaga)	TIME ACKNOWLEDGED	SIGNATURE (Tanda tangan)
C/O.	20.00	 MASTER
2/0	00.10	
3/0	20.10	
4/0	20.00	