

PELAKSANAAN DINAS JAGA DI MV. KT 06



SKRIPSI

diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran

Disusun Oleh:

FIKKI CHANDRA DWIANA
NIT. 52155621 N

**PROGRAM STUDI NAUTIKA
PROGRAM DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2019**

HALAMAN PERSETUJUAN

PELAKSANAAN DINAS JAGA DI MV. KT 06

DISUSUN OLEH:

FIKKI CHANDRA DWIANA
NIT. 52155621 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan
Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
Semarang.....2019

Dosen Pembimbing I
Materi



Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar.

Penata, III/c
NIP. 19740614 199808 1 001

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



YUSTINA SAPAN, S.ST, MM.

Penata, III/c
NIP. 19771129 200502 2 001

Mengetahui
Ketua Jurusan Nautika



Capt. DWI ANTORO, M.M, M.Mar

Penata, III/c
NIP. 19740624 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

PELAKSANAAN DINAS JAGA DI MV. KT 06

DISUSUN OLEH :

FIKKI CHANDRA DWIANA
NIT. 52155621 N

Telah Diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta Dinyatakan Lulus
dengan nilaipada tanggal, 2019

Penguji I

Dr. Capt. SUWIYADI, M.Pd., M.Mar.
Pembina Utama Muda, IV/c
NIP. 19550419 198303 1 001

Penguji II

Capt. DWI ANTORO, MM, M.Mar.
Penata, III/c
NIP. 19740614 199808 1 001

Penguji III

HENNY W, M.Pd.
Pembina, IV/a
NIP.195411081980003 2 002

Dikukuhkan oleh:

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tk. I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : FIKKI CHANDRA DWIANA

NIT : 52155621 N

Program Studi : NAUTIKA

Menyatakan bahwa Skripsi yang saya buat dengan berjudul **“PELAKSANAAN DINAS JAGA DI MV. KT 06”** Adalah hasil karya saya, bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab atas judul dan isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti jiplakan dari orang lain, maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang,

Yang menyatakan,



FIKKI CHANDRA DWIANA
NIT. 52155621 N

HALAMAN MOTTO

**Pergunakan masa mudamu untuk hal-hal yang berguna
agar di hari tua tidak berangan-angan "Andai masa muda
bisa kembali walau sehari".**



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini peneliti persembahkan kepada yang terhormat:

1. Direktur PIP Semarang, Dr. Capt Mashudi Rofik, M.Sc.
2. Seluruh dosen, khususnya Bapak Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar dan Ibu Yustina Sapan, S.ST, MM. yang telah memberikan bimbingan dan pengarahan kepada penulis.
3. Ayahanda (Wawan Herawan), Ibunda (N Odah) atas segala kasih sayang dan do'a yang selalu memberikan dorongan dan semangat dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Kakakku (Feggy Chandra Pradana) dan adikku (Danish Faisal Firaz).
5. Teman-teman seiman dan seperjuangan N VIII A yang selalu menemaniku dalam suka dan duka beserta semua teman angkatan LII.
6. Adik-adik tercinta angkatan LIII, LIV dan LV.
7. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak dapat disebut satu persatu sehingga dapat selesai tepat pada waktunya.
8. Para pembaca yang budiman yang telah menyempatkan membaca skripsi ini.

KATA PENGANTAR

Dengan segala puji dan syukur Alhamdulillah penulis panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya yang diberikan kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“PELAKSANAAN DINAS JAGA DI MV. KT 06”**

Skripsi ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan meraih gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) , serta syarat untuk menyelesaikan Program pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Dalam penyusunan ini, penulis juga banyak mendapat bimbingan dan arahan dari berbagai pihak yang sangat membantu dan bermanfaat, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc, M.Mar, selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dwi Antoro, M.M, M.Mar selaku Ketua Jurusan Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang dan dosen pembimbing materi skripsi.
3. Yustina Sapan, S.ST, M, selaku dosen pembimbing penulisan skripsi.
4. Bapak dan Ibu Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberi ilmu kepada taruna selama menempuh studi di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
5. Seluruh Staf dan Manajemen PT. Karya Sumber Energy.
6. Nakhoda dan seluruh Anak Buah Kapal MV. KT 06.

7. Sembah Sungkem Ananda kepada Bapak Wawan Herawan yang telah membesarkan dan mendidik saya selama ini. Serta Ibu N Odah yang telah melahirkan, mengasuh, memberikan kasih sayang dan do'a disetiap hembusan nafas yang selalu menyertai setiap gerak langkahku.
8. Kakakku tercinta Feggy Chandra Pradana yang selalu memberi semangat dan doa.
9. Teman-temanku Angkatan LII. Terima kasih atas jiwa kebersamaan yang pernah ada dan akan tetap selalu ada.

Akhir kata, penulis berharap agar hasil pemikiran yang tertuang dalam skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pembaca pada umumnya dan taruna PIP Semarang jurusan Nautika pada khususnya, terutama bagi mereka yang tertarik untuk mengetahui pupuk urea serta penanganan dan pemuatan khususnya pada kapal curah.

Semarang,

2019

Penulis,



FIKKI CHANDRA DWIANA
NIT. 52155621 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
ABSTRAKSI	xiv
ABSTRACT	xv
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	3
C. Batasan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	3
E. Manfaat Penelitian	4
F. Sistematika Penulisan	5
BAB II : LANDASAN TEORETIS	8
A. Kajian Pustaka	8

B. Kerangka Pikir	17
BAB III : METODE PENELITIAN	19
A. Waktu dan Tempat Penelitian	19
B. Metode Penelitian	19
C. Sumber Data	22
D. Metode Pengumpulan Data	24
E. Teknik Analisis Data	26
F. Prosedur Penelitian	28
BAB IV : ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	29
A. Gambaran Umum Obyek yang Diteliti	29
B. Hasil Penelitian	34
C. Pembahasan Masalah	53
BAB V : PENUTUP	70
D. Kesimpulan	70
E. Saran	71
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	18
Gambar 4.1 MV. KT 06	29
Gambar 4.2 Dokumen <i>overtime record</i>	38
Gambar 4.3 Pembagian Tugas Jaga	39
Gambar 4.4 Pembersihan sisa muatan <i>clinker</i> di dek	39
Gambar 4.5 Pelaksanaan pembersihan palka	40
Gambar 4.6 Kondisi <i>wire crane</i> sebelum di <i>grease</i>	45
Gambar 4.7 Kondisi <i>wire crane</i> setelah di <i>grease</i>	46
Gambar 4.8 Suasana kerja di MV. KT 06	47
Gambar 4.9 Familiarisasi oleh perusahaan terhadap <i>crew</i>	51
Gambar 4.1.1 <i>Controlling</i> oleh <i>officer</i> terhadap pekerjaan <i>crew</i>	52
Gambar 4.1.2 Pelaksanaan <i>drilling</i> sebagai cara edukasi <i>crew</i>	53

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 <i>Ship Particular</i> MV. KT 06	30
Tabel 4.2 Rute Pelayaran MV. KT 06	32
Tabel 4.3 <i>Crew List</i> MV. KT 06	33



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 01 *Ship Particular* MV. KT 06

Lampiran 02 *Crew list* MV. KT 06

Lampiran 03 Lembar wawancara

Lampiran 04 Tabel pengaturan kerja di atas kapal MV. KT 06

Lampiran 05 *Passage Plan* MV. KT 06

Lampiran 06 *Worktime Log* MV. KT 06



ABSTRAKSI

Fikki Chandra Dwiana. 52155621 N. “*Pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06*“. skripsi Program Studi Nautika, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Dosen Pembimbing I: Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, Dosen Pembimbing II: Yustina Sapan, S.ST, MM.

Mualim jaga memiliki peranan penting dalam pelaksanaan dinas jaga baik dinas jaga laut, dinas jaga berlabuh jangkar dan dinas jaga bongkar muat untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan dalam pelaksanaannya. Perumusan masalah yang diambil penulis dalam skripsi ini adalah pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06, kendala-kendala dalam pelaksanaan dinas jaga dan upaya-upaya dalam mengatasi kendala-kendala tersebut.

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti menjabarkan teoretis tentang pelaksanaan dinas jaga yang digunakan dalam pembuatan laporan penelitian dan sebagai landasan untuk memecahkan masalah yang ada dalam proses penelitian utamanya terkait dengan pengertian pelaksanaan, dinas jaga, perwira jaga laut, perwira jaga pelabuhan dan Nakhoda.

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 gambaran yang lebih jelas mengenai informasi yang disampaikan.

Hasil yang didapat penulis selama melakukan penelitian adalah pelaksanaan dinas jaga di kapal belum berjalan dengan optimal karena kurangnya rasa tanggung jawab petugas jaga dalam pelaksanaan dinas jaga, kelalaian petugas jaga, kondisi fisik yang tidak prima, dan kurangnya rasa percaya diri. Pembahasan terhadap hasil penelitian adalah pelaksanaan tugas jaga harus benar-benar diaplikasikan sesuai dengan *STCW 1978 as amended in 1995* dan *MLC 2006*, Mualim jaga harus berpedoman pada *Collision Regulation 1972* dalam pelaksanaan dinas jaga laut supaya tidak ada kendala dalam pelaksanaannya.

Dalam simpulan saran peneliti memberikan beberapa pendapat yang dapat melengkapi penelitian, perlunya peningkatan tentang pengawasan dan pelaksanaan dinas jaga, Perbaikan regulasi oleh perusahaan sesuai aturan internasional terbaru, serta pelaksanaan upaya yang harus dioptimalkan merupakan saran peneliti terhadap objek permasalahan yang ada.

Kata Kunci: Pelaksanaan, Dinas Jaga Laut, Dinas Jaga Pelabuhan.

ABSTRACT

Fikki Chandra Dwiana. 52155621 N. *"Implementation of Watchkeeping on MV. KT 06"*, Nautical Study Program thesis, Diploma IV Program, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Supervisor I: Capt. Dwi Antoro, MM, M.Mar, Advisor II: Yustina Sapan, S.ST, MM.

Officer on watch has an important role in the implementation of watchkeeping both watchkeeping at sea, anchorage and port to avoid undesirable things in their implementation. The formulation of the problem taken by the writer in this thesis is the implementation of watchkeeping on MV. KT 06, the obstacles in the implementation of watchkeeping and the efforts in overcoming these obstacles.

In writing this thesis, researchers describe the theoretical implementation of the watchkeeping used in making research reports and as a basis for solving problems that exist in the research process mainly related to the understanding of implementation, watchkeeping, officer on watch, port watch officers and Master.

With qualitative research methods that produce descriptive data, the implementation of watchkeeping can be clearly described because data is obtained from direct interviews and supported by the library method that provides a clearer picture of the information submitted.

The results obtained by the author during the study are the implementation of watchkeeping on the ship has not been running optimally because of the lack of a sense of responsibility of the duty officer in the implementation of the watchkeeping, physical conditions that are not prime, and lack of confidence. Discussion of the results of the research is that the implementation of watchkeeping must be strictly applied in accordance with the 1978 STCW as amended in 1995 and MLC 2006, Officer must also be guided by the 1972 Collision Regulation in implementing watchkeeping at sea so that there are no obstacles in its implementation.

In the conclusion of the suggestion the researcher provides several opinions that can complement the research, the need for improvement regarding supervision and implementation of the watchkeeping, improvement of regulations by companies in accordance with the latest international rules, and the implementation of efforts that must be optimized is the researcher's suggestion of the object of existing problems.

Keyword : Implementation, Navigational Watch, Port Watch.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Seiring dengan berkembangnya zaman yang semakin modern serta diiringi dengan pertumbuhan perekonomian dunia yang maju pesat, maka kebutuhan akan angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi sangatlah penting. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang angkutan di perairan, angkutan laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani angkutan laut. Kapal sebagai alat transportasi laut merupakan jawaban yang tepat dalam menunjang kelancaran arus pengangkutan barang, oleh karena itu dituntut Perwira pelayaran niaga yang disiplin, terampil dan gesit dalam melaksanakan tugasnya.

Hal ini jelas akan mendorong dan merangsang sarana transportasi untuk memenuhi kebutuhan tersebut. 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.

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, “kapal” adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya. Termasuk didalamnya adalah: kapal karam, mesin pengeruk lumpur, mesin penyedot pasir, dan alat pengangkut terapung lainnya. Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri, namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, “kapal” adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Adapun jenis-jenis kapal berdasarkan fungsinya adalah sebagai berikut:

1. Kapal Penumpang (*Passanger Ship*)
 - a. Kapal Pesiar (*Cruise Ship*)
 - b. Kapal Samudra (*Ocean Liner*)
 - c. Kapal Feri (*Ferry*)
2. Kapal Barang (*Freight Ship*)
 - a. Kapal Peti Kemas (*Container Ship*)
 - b. Kapal Tanker Minyak (*Oil Tanker*)
 - c. Kapal Tanker Bahan Kimia (*Chemical Tanker*)
 - d. Kapal Tanker LPG (*LPG Tanker*)

- e. Kapal *Tanker LNG (LNG Tanker)*
- f. Kapal Pengangkut Barang Curah (*Bulk Carrier*)
- g. Kapal Pengangkut Mobil (*Car Carrier*)
- h. Kapal Pengangkut Barang Berat (*Heavy Lift Cargo Transporter*)
- i. Kapal Pengangkut Kapal Kecil (*Boat/Yatch Transporter*)

Tempat penelitian yang peneliti gunakan untuk melakukan penelitian adalah kapal dengan nama MV. KT 06. Kapal ini merupakan salah satu kapal *Bulk Carrier* yang dioperasikan oleh PT. Karya Sumber Energy dengan rute *tramper*. Selama melakukan penelitian kapal bergerak dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Berawal dari saat peneliti naik di Batam sampai mutasi turun di Suralaya. Dalam perjalanan tersebut tentu dilaksanakan sebuah kegiatan yang dinamakan dinas jaga. Dinas jaga adalah suatu kegiatan pengawasan selama 24 jam diatas kapal, yang dilakukan dengan tujuan mendukung operasi pelayaran supaya terlaksana dengan selamat.

Kegiatan dinas jaga, khususnya dinas jaga dek, dilaksanakan selama kapal itu melakukan aktivitasnya, baik ketika berlayar, berlabuh, merapat di dermaga atau di pelabuhan maupun ketika kapal itu naik dok untuk kegiatan reparasi atau perbaikan. Selama kapal itu masih difungsikan sebagaimana peruntukannya maka selama itu pula tugas jaga ini diterapkan.

Adapun maksud dan tujuan dilakukannya dinas jaga adalah:

1. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan penumpang dan lingkungan.

2. Melaksanakan/mentaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku secara nasional maupun internasional.
3. Melaksanakan perintah/instruksi dari perusahaan atau nakhoda baik secara tertulis maupun lisan.

Adapun prinsip-prinsip dalam pelaksanaan dinas jaga adalah sebagai berikut:

1. Senantiasa harus diperhatikan dan dijamin bahwa tugas jaga tetap terpelihara dan terjamin.
2. Di bawah pengarahan nakhoda dan para perwira, harus ikut bertanggung jawab dalam terlaksananya tugas jaga yang aman selama periode tugas jaga masing-masing.
3. Harus mengetahui akibat serius dari pencemaran lingkungan laut karena operasional atau karena kecelakaan kapal, harus cermat dalam mencegah pencemaran terutama yang sesuai dengan peraturan-peraturan internasional dan peraturan-peraturan yang berlaku di pelabuhan.
4. Membuat laporan jaga yang dituangkan di dalam Buku Harian.

Dinas jaga dilaksanakan di semua bagian dek, baik di bagian haluan maupun di bagian buritan, baik di sisi kiri maupun sisi kanan. Selama bertugas sama sekali tidak diperkenankan meninggalkan tempat jaga tanpa sepengetahuan Perwira jaga. Dalam melaksanakan dinas jaga ini, maka para petugas yang dalam hal ini ditekankan kepada ABK jaga, haruslah melaksanakannya dengan penuh tanggung jawab.

Adapun kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan dalam pelaksanaan dinas jaga yaitu:

1. Tugas jaga laut

- a. Pengamatan yaitu menjaga kewaspadaan secara terus menerus dengan penglihatan, pendengaran dan juga dengan sarana lain yang ada sehubungan dengan setiap perubahan penting dalam hal suasana pengoperasian. Pengamatan yang dimaksud adalah yang berkenaan dengan keadaan cuaca, jarak tampak, kepadatan lalu-lintas dan bahaya-bahaya navigasi. Pengamatan ini ditujukan untuk menghindari kecelakaan kapal berupa tubrukan, kandas dan bahaya navigasi lainnya yang mengancam.
- b. Petugas pengamatan harus mampu memberikan perhatian penuh untuk menjamin suatu pengamatan yang baik dan tidak boleh menerima tugas lainnya karena akan mengganggu pelaksanaan pengamatan.
- c. Dalam menghadapi cuaca buruk, agar diperiksa semua benda yang dapat bergerak di geladak agar diikat dengan baik.
- d. Mengingatkan kepada awak kapal yang lain agar menghindarkan diri dari alat-alat di geladak kapal yang berbahaya karena cuaca itu, jika diperlukan pastikan tali-tali pengaman atau tali-tali penolong telah dipasang.

2. Tugas Jaga Ketika Kapal Labuh Jangkar

Dalam melaksanakan dinas jaga ketika kapal sedang berlabuh jangkar, perlu diperhatikan beberapa hal yaitu:

- a. Melakukan pengamatan secara berkala dengan waktu yang memadai untuk memastikan bahwa kapal tetap pada posisi labuh jangkar yang aman dengan memperhatikan obyek-obyek pantai yang ada.
- b. Menjamin bahwa pengamatan yang baik terus dilaksanakan.
- c. Memastikan bahwa pemeriksaan kapal dilakukan secara berkala.
- d. Mengamati keadaan gelombang dan cuaca serta keadaan laut.
- e. Memberitahu perwira jaga bila diduga jangkar menggaruk atau hanyut.
- f. Memastikan bahwa lampu-lampu navigasi telah dinyalakan (menurut waktunya) dan rupa-rupa benda/tanda-tanda telah ditempatkan (menurut keadaannya).

3. Tugas/Dinas Jaga di Pelabuhan

Ketika kapal melakukan sandar di pelabuhan untuk suatu kegiatan bongkar-muat atau kegiatan lainnya, peranan tugas jaga adalah untuk :

- a. Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional dan lokal.
- b. Menjaga ketertiban dan rutinitas normal kapal.
- c. Memastikan agar semua barang dan inventaris kapal tetap terjaga dengan baik.
- d. Memberi perhatian lebih/ekstra kepada barang-barang ataupun peralatan yang bersifat berbahaya, beracun dan mudah terbakar.
- e. Menjamin bahwa tali-tali kepil (*tross* dan *spring*) tetap terikat dengan baik di *bolder* masing-masing.

Oleh karena itu untuk dapat mengantisipasi keadaan secara dini serta membuat penilaian tepat terhadap situasi maupun perubahan situasi, yang

berkaitan dengan keamanan dan keselamatan kapal, maka pengamatan yang cermat perlu dilakukan oleh setiap perwira jaga. 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. Ini diperlukan partisipasi dari mualim itu sendiri dalam mengolah informasi-informasi yang ada seperti rintangan-rintangan pelayaran, gangguan-gangguan magnetik dan pencemaran laut agar dalam pelaksanaan dinas jaga dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

Adapun dalam pelaksanaan dinas jaga yang efisien, mualim harus yakin bahwa :

1. Semua peringatan dini secara visual yang berlangsung pada situasi yang ada, termasuk kehadiran kapal-kapal dan tanda-tanda dari daratan.
2. Pengamatan yang terus menerus dan baringan dari kapal-kapal yang mendekati.
3. Mengidentifikasi kapal-kapal dan lampu-lampu darat.
4. Mengecek haluan yang dikemudikan dan aba-aba kemudi yang diperintahkan.
5. Pengamatan radar dan *echo sounder*.
6. Pengamatan perubahan cuaca terutama *visibility*.

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 Amandemen 1995)*.

Oleh karena itu, untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06, maka peneliti tertarik untuk membahas masalah ini dengan mengambil judul ”**PELAKSANAAN DINAS JAGA DI MV. KT 06** “

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian mengenai dinas jaga diatas, tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga di kapal MV. KT 06 dapat berjalan sesuai dengan prosedur yang ada, maka pokok permasalahan dalam judul ini adalah:

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06?
2. Kendala-kendala apa sajakah yang dijumpai dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06?
3. Bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi berbagai kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06.

C. Batasan Masalah

Dalam skripsi ini peneliti membatasi ruang lingkup masalah dengan hanya membahas tentang pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06, kendala apa yang dihadapi dalam melaksanakan dinas jaga di MV. KT 06 serta bagaimana upaya yang dapat dilakukan untuk menyelesaikan berbagai kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06. Batasan ini dilakukan guna

memberikan arah dalam penyusunan skripsi agar tidak menyimpang dari masalah pokok yang diangkat dan ketidak efektifan dalam pembuatan skripsi.

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai peneliti antara lain:

1. Mengetahui pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06.
2. Mengetahui kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06
3. Mengetahui upaya yang dapat dilakukan untuk mengatasi berbagai kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06.

E. Manfaat Penelitian

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

1. Secara teoritis
 - a. Menambah wawasan dan pengetahuan bagi pembaca mengenai prosedur pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan aturan yang berlaku.
 - b. Memperdalam pengetahuan secara teori tentang pelaksanaan dinas jaga yang berguna dalam mencegah dan mengurangi terjadinya kendala-kendala dalam pelaksanaan dinas jaga.
2. Secara praktis
 - a. Memenuhi persyaratan kelulusan dari program Diploma IV jurusan nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang dengan sebutan Sarjana Terapan Pelayaran .

- b. Melatih Peneliti untuk menuangkan pemikiran ataupun pendapat dalam bahasa yang dapat di pertanggungjawabkan.
- c. Dengan penelitian ini dapat memberikan tambahan wawasan mengenai pelaksanaan dinas jaga di kapal serta dapat diaplikasikan diatas kapal sesuai dengan keadaan yang ada dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

F. Sistematika Penulisan

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

Adapun sistematika penulisan skripsi ini diditujukan agar tiap bab saling berhubungan, sehingga tercapai tujuan penulisan skripsi ini:

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Pada hakekatnya latar belakang penelitian berisi tentang alasan pemilihan judul dan pentingnya judul skripsi. Dalam latar belakang ini diuraikan pokok-pokok pikiran beserta data pendukung langsung pentingnya judul yang telah dipilih

B. Perumusan masalah

Menggunakan perumusan masalah apabila pembahasannya menggunakan fokus masalah apabila pembahasannya menggunakan kualitatif.

Perumusan masalah adalah uraian tentang masalah yang diteliti, dapat berupa pernyataan dan pertanyaan. Masalah yang diteliti hendaknya bersifat faktual, artinya masalah yang benar-benar ada (bukan fiktif). Kalimat yang digunakan negatif, agar dicari/dibuat pemecahannya paling sedikit 2 (dua) masalah.

C. Tujuan penelitian

Tujuan penelitian tidak dapat dipisahkan dari latar belakang penelitian dan perumusan masalah, artinya tujuan spesifik yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian yang dilakukan.

D. Manfaat penelitian

Manfaat penelitian menguraikan tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian. Manfaat penelitian ini dapat berupa manfaat secara teoritis dan manfaat secara praktis

E. Sistematika penulisan

Sistematika penulisan memuat susunan tata hubungan bagian skripsi yang satu dengan bagian skripsi yang lain dalam satu runtutan pikir. Dalam sistematika penulisan ini dicantumkan juga pokok-pokok pikiran yang dituangkan dalam masing-masing bagian skripsi. Jumlah halaman pada Bab I minimum terdapat 10% dari jumlah total 50 (lima puluh) halaman minimum halaman skripsi.

BAB II LANDASAN TEORETIS

Landasan teori adalah teori-teori yang digunakan akan melandasi pembahasan judul dari penelitian

A. Kajian pustaka

Kajian pustaka berisikan teori atau pemikiran yang melandasi judul penelitian. Teori atau konsep yang dikemukakan dalam tinjauan pustaka ini harus benar-benar relevan terhadap judul penelitian yang dilakukan dan disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dapat dijadikan landasan bagi penyusunan kerangka pikir. Kerangka pikir dalam bentuk tabel pernyataan negative yang dibahas pada bagian Bab IV dalam skripsi.

B. Kerangka pikir

Kerangka pikir merupakan pemaparan kerangka berfikir atau pentahapan pemikiran secara kronologis dalam menjawab / menyelesaikan pokok permasalahan

BAB III METODE PENELITIAN

Berisikan uraian metode yang dilakukan peneliti dalam rangka memperoleh data guna menyelesaikan masalah yang ada seperti :

A. Metode penelitian

Dalam metode penelitian kualitatif, dimana dengan metode ini dapat menggambarkan, menjelaskan, dan

menceritakan perincian-perincian data berdasarkan fakta yang ada dan di dapatkan.

B. Waktu dan tempat penelitian

Lokasi penelitian menerangkan lokasi (nama dan alamat perusahaan, daerah) di mana penelitian dilakukan beserta alasan mengapa lokasi tersebut dipilih

C. Sumber data

Data yang dikumpulkan dan digunakan dalam penyusunan laporan skripsi adalah data yang berupa keterangan dan informasi yang diperoleh melalui observasi, studi pustaka, maupun wawancara.

D. Metode pengumpulan data

Dalam pelaksanaannya, seorang peneliti harus menggunakan metode-metode tertentu untuk mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian.

E. Teknik analisa data

Dalam metode analisa data disebutkan mengenai alat dan cara analisa data yang digunakan.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN MASALAH

Pada bagian ini diungkapkan hasil penelitian yang diperoleh beserta analisa dari hasil penelitian tersebut:

A. Gambaran umum perusahaan / gambaran umum objek diteliti

Gambaran objek diteliti berisi tentang pengenalan objek yang diteliti atau gambaran tentang tempat berlangsungnya penelitian tersebut.

B. Analisa Masalah

Analisa masalah merupakan bagian dari suatu skripsi, yang membahas mengenai analisa-analisa masalah yang harus dapat memecahkan / menyelesaikan permasalahan yang ditemukan dalam skripsi ini.

C. Pembahasan Masalah

Pembahasan masalah merupakan pokok dari suatu skripsi dikarenakan hasil dari seluruh penelitian akan dijabarkan pada bagian ini.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Simpulan adalah hasil penelitian deduktif dari hasil penelitian tersebut. Pemaparan kesimpulan bukan merupakan pengulangan dari pembahasan hasil pada bab 4.

B. Saran

Saran merupakan sumbangan pemikiran peneliti sebagai alternatif terhadap upaya pemecahan masalah. Saran harus selalu terkait dengan hasil penelitian.

BAB II

LANDASAN TEORETIS

A. Kajian Pustaka

1. Pengertian Pelaksanaan

Menurut Majone dan Wildavsky dalam Nurdin dan Usman (2002:8) pelaksanaan adalah suatu tindakan atau implementasi dari sebuah rencana yang disusun secara matang dan terperinci, implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap. Sedangkan menurut Browne dan Wildavsky dalam Nurdin dan Usman (2004:70) mengemukakan bahwa "pelaksanaan adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan". Secara sederhana pelaksanaan bisa diartikan penerapan.

Berdasarkan pendapat yang dikemukakan diatas penulis menyimpulkan bahwa pelaksanaan bermuara pada aktivitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanisme mengandung arti bahwa pelaksanaan bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

2. Dinas Jaga

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014:188), dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014:376)

jaga adalah bangun, tidak tidur, berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, mengawasi, melindungi dan menjaga keselamatan dan keamanan lingkungan sekitar

Menurut Amrinul (2018:2) dinas jaga adalah suatu kegiatan pengawasan selama 24 (duapuluh empat) jam di atas kapal, yang dilakukan dengan tujuan mendukung operasi pelayaran supaya terlaksana dengan selamat.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut maka peneliti menyimpulkan pengertian dari dinas jaga adalah suatu kegiatan pengawasan atau berkawal selama 24 jam untuk menjaga keselamatan dan keamanan di atas kapal dengan tujuan mendukung operasi pelayaran supaya dapat terlaksana dengan baik. Maka dengan begitu pelaksanaan dinas jaga berarti suatu tindakan atau implementasi dari kegiatan pengawasan di atas kapal, yang memiliki tujuan untuk mendukung operasi pelayaran yang terencana dan dilakukan dengan sungguh-sungguh, berdasarkan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

Menurut Amrinul (2018:3) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh perwira jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar atau sandar telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas jaga meliputi:

a. Dinas jaga laut

Maksudnya adalah tugas jaga yang dilaksanakan ketika kapal tengah berlayar atau sedang di laut. Tugas/dinas jaga dilaksanakan

di semua bagian dek/geladak, baik di bagian haluan maupun di bagian buritan, baik di sisi kiri maupun sisi kanan. Selama bertugas sama sekali tidak diperkenankan meninggalkan tempat jaga tanpa sepengetahuan Perwira jaga navigasi. Dalam melaksanakan dinas jaga ini, maka para petugas yang dalam hal ini ditekankan kepada ABK jaga, haruslah melaksanakannya dengan penuh tanggung jawab.

Kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan adalah:

- 1) Pengamatan yaitu menjaga kewaspadaan secara terus menerus dengan penglihatan, pendengaran dan juga dengan sarana lain yang ada sehubungan dengan setiap perubahan penting dalam hal suasana pengoperasian. Pengamatan yang dimaksud adalah yang berkenaan dengan keadaan cuaca, jarak tampak, kepadatan lalu-lintas dan bahaya-bahaya navigasi. Pengamatan ini ditujukan untuk menghindari kecelakaan kapal berupa tubrukan, kandas dan bahaya navigasi lainnya yang mengancam.
- 2) Petugas pengamatan harus mampu memberikan perhatian penuh untuk menjamin suatu pengamatan yang baik dan tidak boleh menerima tugas lainnya karena akan mengganggu pelaksanaan pengamatan.
- 3) Dalam menghadapi cuaca buruk, agar diperiksa semua benda yang dapat bergerak di geladak agar diikat dengan baik.

- 4) Mengingatkan kepada awak kapal yang lain agar menghindarkan diri dari alat-alat di geladak kapal yang berbahaya karena cuaca itu, jika diperlukan pastikan tali-tali pengaman atau tali-tali penolong telah dipasang.

b. Dinas jaga ketika kapal labuh jangkar

Dalam melaksanakan dinas jaga ketika kapal sedang berlabuh jangkar, perlu diperhatikan beberapa hal yaitu:

- 1) Melakukan pengamatan secara berkala dengan waktu yang memadai untuk memastikan bahwa kapal tetap pada posisi labuh jangkar yang aman dengan memperhatikan obyek-obyek pantai yang ada.
- 2) Menjamin bahwa pengamatan yang baik terus dilaksanakan.
- 3) Memastikan bahwa pemeriksaan kapal dilakukan secara berkala.
- 4) Mengamati keadaan gelombang dan cuaca serta keadaan laut.
- 5) Memberitahu perwira jaga bila diduga jangkar menggaruk atau hanyut.
- 6) Memastikan bahwa lampu-lampu navigasi telah dinyalakan (menurut waktunya) dan rupa-rupa benda/tanda-tanda telah ditempatkan (menurut keadaannya).

c. Dinas jaga di pelabuhan

Ketika kapal melakukan sandar di pelabuhan untuk suatu kegiatan bongkar-muat atau kegiatan lainnya, peranan tugas jaga adalah untuk:

- 1) Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional dan lokal.
- 2) Menjaga ketertiban dan rutinitas normal kapal.
- 3) Memastikan agar semua barang dan inventaris kapal tetap terjaga dengan baik.
- 4) Memberi perhatian lebih/ekstra kepada barang-barang ataupun peralatan yang bersifat berbahaya, beracun dan mudah terbakar.
- 5) Menjamin bahwa tali-tali kepil (tros dan spring) tetap terikat dengan baik di bolder masing-masing.

d. Serah Terima Tugas Jaga

Petugas jaga baru dapat meninggalkan anjungan bila waktu tugas jaga telah berakhir dan telah dipastikan bahwa petugas jaga berikutnya telah berada di anjungan. Apabila telah tiba waktu pergantian jaga namun petugas pengganti belum juga tiba di lokasi jaga maka hal ini harus diberitahu kepada Perwira jaga navigasi atau ketua kelompok 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 lebih-kurang lima belas menit sebelum waktu jaga tiba. Hal ini dimaksudkan untuk menyesuaikan penglihatan ke sekitar kapal terutama pada cuaca gelap/malam hari atau pada kondisi yang ekstrim. Petugas jaga pengganti, baru boleh

menerima tugas jaga apabila dirinya/penglihatannya telah benar-benar dapat menyesuaikan dengan lingkungan obyek jaganya.

Pengaturan jam jaga di kapal diatur oleh Nakhoda, namun dalam pelaksanaannya sehari-hari dilakukan oleh Mualim I. Mualim I ditunjuk oleh Nakhoda untuk mengatur tugas jaga pada saat kapal berlayar ataupun sandar di pelabuhan.

Adapun susunan pembagian jam jaga di MV. KT 06 dimana penulis melaksanakan praktek laut adalah sebagai berikut:

Posisi Jabatan	Jadwal jam kerja laut		Jadwal jam kerja pelabuhan		Total jam kerja laut	Total jam kerja pelabu- han
	Jaga Laut (Jam – Jam)	Kerja Harian (jam – jam)	Jaga Pelabuhan (Jam – Jam)	Kerja Harian (jam – jam)		
NAKHODA MUHAMMAD YANI	-----	08:00-12:00 13:00 -15:00 20:00 – 24:00	-----	08:00-12:00 13:00 -15:00 20:00 – 24:00	10	10
MUALIM I MUHAMMAD FURKAN	04:00 -08:00 16:00 – 20:00	09:00 -11:00	04:00 – 08:00 16:00 – 20:00	09:00 – 11:00	10	10
MUALIM II DENY FIRMANSYAH	00:00 – 04:00 12:00 – 16:00	09:30 – 11:30	00:00 – 04:00 12:00 – 16:00	09:30 – 11:30	10	10
MUALIM III MUHAMMAD TAUFIK	08:00 – 12:00 20:00 – 24:00	13:00 – 15:00	08:00 – 12:00 20:00 – 24:00	13:00 – 15:00	10	10
BOSUN M RASYID SILALAH	-----	07:00 – 17:00	-----	07:00 – 17:00	10	10
A.B 1 TAMSIL BANGSA DIREJA	04:00 – 06:00 18:00 – 20:00	06:00 – 12:00	04:00 – 08:00 16:00 – 20:00	09:00 – 11:00	10	10
A.B 2 WAHYUDI	00:00 – 04:00	09:30 – 11:30 12:00 – 16:00	00:00 – 04:00 12:00 – 16:00	09:30 – 11:30	10	10
A.B.3 ASWOKHO FAMARDHIAN	20:00 – 24:00	08:00 – 12:00 13:00 – 15:00	08:00-12:00 20:00 – 24:00	13:00 – 15:00	10	10
KOKI M KHARIS MAULIDI	-----	05:00 – 08:00 09:00 – 12:00 13:00 – 17:00	-----	05:00 – 08:00 09:00 – 12:00 13:00 – 17:00	10	10
CADET1 FARIZ ANDRIANTO	00:00 – 04:00	09:30 – 11:30 12:00 – 16:00	00:00 – 06:00	12:00 – 16:00	10	10
CADET2 FIKKI CHANDRA DWIANA	04:00 – 06:00 18:00 – 20:00	06:00 – 12:00	18:00 – 24:00	08:00 – 12:00	10	10

Gambar 2.1 Pembagian Tugas Jaga

3. Perwira jaga laut

Perwira jaga laut adalah yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam secara aman selama periode

tugasnya, pada saat itu perwira jaga yang bersangkutan harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di Ruang peta atau ruang *bridge control*.

4. Nakhoda

Menurut UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran pasal 1 butir 41, Nakhoda atau *Master* adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Sebagai pemimpin tertinggi diatas kapal pada umumnya dan *Deck Departement* pada khususnya. Nakhoda sebagai penanggung jawab umum manajemen diatas kapal. Segala sesuatu yang dikerjakan diatas kapal harus melalui persetujuan darinya. Nakhoda melimpahkan tugas jaga kepada semua bawahannya, dalam hal ini adalah semua perwira yaitu *officers* untuk bagian dek dan *engineers* untuk bagian mesin. Nakhoda juga mengatur pekerjaan anak buah kapal dengan sebaik-baiknya. Serta berhak pula menyusun anak buah kapal menurut tugas dan jabatannya. Nakhoda selalu berhubungan langsung maupun tidak langsung dengan perusahaan dalam hal pelaksanaan pelayaran dan keselamatan kapal, awak kapal maupun muatannya, dalam hal ini hubungannya dengan pelaksanaan tugas jaga yang dilaksanakan diatas kapal.

5. Perwira Jaga Pelabuhan

Perwira jaga yang dimaksud adalah perwira jaga bagian dek. Dikapal tempat peneliti melaksanakan praktek laut, ada 3 (tiga) orang perwira jaga yang bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas jaga sesuai jam jaganya masing-masing, terutama pada saat kapal sedang sandar di pelabuhan. *Chief Officer* bertanggung jawab penuh atas muatan kapal dan mengurus dokumen kapal yang diperlukan serta mengkoordinir atau mengatur jam jaga, jam kerja harian maupun jam istirahat anak buah kapal bagian dek. *Chief Officer* dibantu oleh *Second Officer* dan *Third Officer* dalam hal pelaksanaan tugas jaga pada saat kapal sandar di pelabuhan.

Dikapal MV. MV KT 06 pembagian tugas jaga kapal sandar di pelabuhan telah diatur sesuai peraturan yang dibuat oleh perusahaan berdasarkan peraturan internasional. Dalam pelaksanaan tugas jaga diperlukan satu kelompok regu jaga yang dapat melakukan kerjasama dengan baik. Perwira jaga sebagai pemimpin regu jaga mempunyai tanggung jawab terhadap hal-hal yang terjadi selama jam periode jaganya. Perwira jaga wajib memimpin anak buah kapal dalam pelaksanaan tugas jaganya dan berhak memberikan perintah kepada anak buah kapal sehubungan dengan pelaksanaan tugas jaga tersebut. Sedangkan anak buah kapal harus melaksanakan setiap *order* atau perintah yang diberikan oleh pemimpin regu jaga. Disamping sebagai pemimpin regu jaga, perwira jaga mempunyai kewajiban membantu

boatswain (Serang) dalam pelaksanaan kerja harian. Pengaturan jam kerja harian perwira jaga dilaksanakan sesuai dengan peraturan jam kerja yang telah diatur oleh perusahaan.

6. Anak buah kapal

ABK (Anak Buah Kapal) yang dimaksud dalam hal ini adalah ABK bagian dek, meliputi 1 orang *boatswain* (Serang), 3 Juru Mudi, dan 3 kadet seperti yang terdapat di kapal MV. KT 06 tempat peneliti melakukan kegiatan praktek laut. Seluruh ABK maupun kadet diwajibkan mengetahui tentang prosedur kerja dan prosedur jaga yang harus dilaksanakan pada saat kapal sedang berlayar maupun pada saat sandar di pelabuhan baik itu pada saat melaksanakan bongkar muat ataupun tidak

7. Perusahaan

Pihak perusahaan dalam hal ini adalah PT. Karya Sumber Energy. Bagian armada darat baik yang berada di kantor cabang maupun agen-agen yang berada di luar daerah perlu meningkatkan perhatian dan pelayanannya secara maksimal terhadap laporan-laporan dari kapal sehubungan dengan permintaan peralatan atau barang yang dibutuhkan diatas kapal. Mereka juga harus tanggap terhadap apa saja yang saat itu menjadi beban dan ganjalan yang dirasakan oleh para awak kapal, untuk kemudian disampaikan kepada pihak manajemen di kantor pusat. Dan pada akhirnya tidak akan terjadi masalah yang berkaitan dengan produktifitas kerja para awak kapal. Oleh karena itu pihak perusahaan

harus pro-aktif dalam menyikapi berbagai kemungkinan adanya ganjalan yang saat itu dirasakan oleh awak kapal.

B. Kerangka Pikir

Tujuan dari dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko pencurian, kerusakan muatan, atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak.

Namun untuk memenuhi tuntutan dari kegiatan dinas jaga tersebut tidaklah mudah. Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, terjadi hal-hal yang tidak seharusnya terjadi, seperti terjadinya listing pada kapal 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 bongkar muat di atas kapal yang masih menggunakan sistem operasi manual sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga.

Berdasarkan pada landasan teori, bahwa ketentuan-ketentuan yang harus dilaksanakan oleh regu jaga harus dipahami dan dilaksanakan dengan baik, ketentuan pelaksanaan jam kerja harus benar-benar diperhatikan untuk tujuan keselamatan dan kesehatan kerja.



Gambar 2.2 : Kerangka pikir penelitian

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah disimpulkan :

1. Pembagian tugas jaga di kapal MV. KT 06 telah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan secara internasional, namun dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan sehingga perwira jaga yang berada di anjungan belum dapat melaksanakan tugas jaga dengan optimal.
2. Kendala-kendala yang dihadapi saat melaksanakan dinas jaga baik saat dinas jaga berlabuh jangkar, dinas jaga bongkar muat dan dinas jaga navigasi antara lain kurangnya rasa tanggung jawab yang dimiliki oleh anak buah kapal, kelalaian anak buah kapal, kurangnya rasa percaya diri, dan kondisi fisik anak buah kapal.
3. Upaya-upaya yang dilaksanakan untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06 adalah familiarisasi terhadap para *crew* kapal yang akan naik ke atas kapal, pengawasan oleh Nakhoda terhadap pelaksanaan dinas jaga di atas kapal, edukasi mengenai pentingnya kondisi fisik dan pengetahuan akan aturan-aturan yang berlaku terhadap pelaksanaan dinas jaga.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dapat diajukan saran sebagai berikut :

1. Seorang *Mualim senior* sebaiknya memberi contoh kepada *mualim* lainnya dalam pelaksanaan dinas jaga agar terjadi suasana kerja yang kondusif. Petugas jaga bongkar muat harus selalu melakukan pengamatan yang baik terhadap proses bongkar muat di kapal, terutama dalam pengawasan dan perawatan alat-alat bongkar muat, supaya saat digunakan dapat berjalan dengan lancar.
2. Sebagai seorang perwira di atas kapal, seharusnya perwira mampu memahami peraturan yang terdapat dalam *STCW 1978 as amended in 2010* dan melaksanakan peraturan tersebut dengan penuh rasa tanggung jawab, supaya dapat mengurangi kendala-kendala dalam pelaksanaan dinas jaga.
3. Alangkah baiknya, perlu ditingkatkan lagi tentang pengawasan dan pelaksanaannya agar supaya dinas jaga dapat dilaksanakan dengan baik oleh *crew* kapal dan dapat menjadi semangat baru bagi pihak-pihak terkait agar lebih dapat meningkatkan tenaga kerja yang mandiri, profesional, dan memperhatikan kesejahteraan *crew* kapal, sehingga bisa mewujudkan suasana kerja yang aman dan ideal bagi para *crew* kapal MV. KT 06.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, Prasetya. 2008. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Surabaya: Arkola.
- Amrinul. 2018. *Dinas Jaga*. Jakarta: Buku Maritim Djangkar
- International Maritime Organization. 2011. *STCW Convention and Code including 2010 Manila Amendments – 2011 edition published*. London.
- International Maritime Organization. 2002. *Collision Regulation 1972*. London.
- Moleong, J Lexy. 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nazir, Moh. 2014. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Riduwan. 2003. *Dasar-Dasar Statistika*. Bandung: Alfabeta
- Subardi. Agus. 2009. *Rancangan Pelayaran Untuk ANT II*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian dan Pendidikan*. Bandung : Alfabeta
- Tim PIP Semarang. 2018. *Dinas Jaga Di Kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Tim PIP Semarang. 2018. *Pedoman Penulisan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Tim PIP Semarang. 2018. *Tugas Jaga*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*, 2008: Citra Umbara

LAMPIRAN 01



PT. KARYA SUMBER ENERGY SHIP'S PARTICULARS*

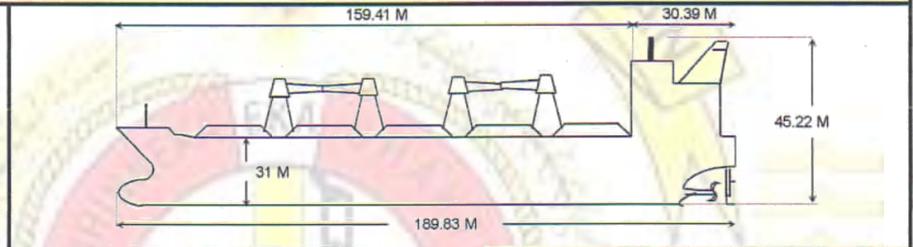
NAME	MV. KT 06
CALL SIGN	Y B W Y 2
FLAG	INDONESIA
PORT OF REGISTRY	TANJUNG PRIOK
KIND OF SHIP	BULK CARRIER
TYPE OF SHIP	Flush Deck With Forecastle
IMO NUMBER	9100396
CLASS SOCIETY	NK
CLASSIFICATION	1A1
P & I CLUB	NORTH OF ENGLAND

KEEL LAID	28-Feb-94
LAUNCHED	24-May-94
DELIVERED	26-Jul-94
SHIPYARD	KOYO DOCKYARD CO.,LTD

SATELLITE COMMUNICATION	
E-MAIL	1. kt06@fio.onsatmail.com 2. mvkt06kse@gmail.com
PHONE	(007) 8707739
FAX	-
TELEX	NA
MMSI	525100845
EX. NAME	EKS TOP GENIUS EKS STAVROS P
CS / FLAG	TANJUNG PRIOK/ INDONESIA

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

PRINCIPAL DIMENSIONS	
LOA	189.83 M
LBP	179.8
BREADTH	31 M
DEPTH (molded)	16,5 M
HEIGHT (maximum)	45.22 M
BRIDGE FRONT - BOW	159.41 M
BRIDGE FRONT - STERN	30.39 M



TONNAGE	
NET	15.480 MT
GROSS	25.943 MT
GROSS Reduced (R/n:13495)	NA

TANK CAPACITIES (cbm)					
CARGO HOLD CAPACITY				BLST TKS (100 %)	
GRAIN (M3)	BALE (M3)			F.P.TK.	
NO 1	10.752 m	NO 1	10.379 m	NO.1P/S	777,32
NO 2	12370 m	NO 2	11.975 m	NO.2P/S	651,35
NO 3	12.370 m	NO 3	11.875 m	NO.3P/S	652,32
NO 4	12.370 m	NO 4	11.975 m	NO.4P/S	637,07
NO 5	11.053 m	NO 5	11.748 m	NO.5P/S	583,49
				APT	348,04
				NO CH	12.374,20
TOTAL	58.917 m	TOTAL	56.954 m	TOTAL	25.267,16

LOAD LINE INFORMATION	FREEBOARD	DRAFT	DWT
TROPICAL FRESH		11.902 M	47.057 MT
FRESH		11.926 M	45.861 MT
TROPICAL		11.902 M	47.086 MT
SUMMER		11.66 M	45.863 MT
WINTER		11.418 M	44.643 MT
LIGHT SHIP T= 8,002 MT			

MACHINERY / PROPELLER / RUDDER	
MAIN ENGINE	MITSUBISHI-AKASAKA 6UEC52LS X 1 SET
M.C.O	9950 PS (7320KW) 111 RPM
N.C.R	75% - 7462 PS 95 RPM
Consumption	23 MT / DAY
MAX CRITICAL RANGE	
AUX. BOILER TYPE	
GENERATOR (3 sets)	YANMAR M 220L-UN X 3 SET
Working - Idle	4.5 MT / DAY - 2.6 MT / DAY
EMER D.G.	
PROPELLER	
RUDDER	

BUNKER TANKS	
TOTAL MDO	172,34 M3
TOTAL MFO	1906,33 M3

WINCHES / WINDLASS / ROPES / EMERGENCY TOWING			
	FWD	AFT	PARTICULARS
WINCHES			
MRG Ropes			
Winch BHC			
WINDLASS		N/A	
FIRE WIRE			
ANCHOR		N/A	
EMG. TOWING			

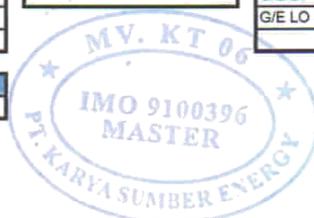
BALLAST PUMPING SYSTEM				
MAIN PUMPS	NO.	CAPACITY	HEAD	RPM
BALLAST PUMP		600 T/HOURS		
BALLAST TANK 100%		12.892 M		
FRESH WATER		329,16 M		

LIFE BOATS	

FIRE FIGHTING SYSTEM	
E/RM	
CARGO/ DK AREA	FIXED FIRE FIGHTING EQUIPMENT

LUBE OIL TANK M3	
NO 1 CYL TK	
NO 2 CYL TK	
G/E LO SETT TK	
G/E LO STOR TK	
TOTAL	

CRANES	
	4 X 25 T SWL



Approved By: *[Signature]*
CAPT. MUHAMMAD YANI
 MASTER

LAMPIRAN 02

CREW LIST							
Name Of Ship		Port Of Departure			Date of Departure		
MV. KT 06							
Nationality		Port Of Arrival			Date of Arrival		
INDONESIA							
No.	Name	Rank	Place&date of birth	Nationality	Sex	Seaman book No Exp Date	Place & Date of Enggagement
1	Muhammad Yani	Master	Jakarta 03.05.1957	Indonesia	M	D 048974 17.02.2020	Padang 07.02.2018
2	Mohammad Furkan	C/O	Ujung Pandang 04.03.1976	Indonesia	M	C 034626 04.11.2019	Batam 15.03.2018
3	Deny Firmansyah	2/O	Mataram 03.03.1988	Indonesia	M	E 024001 11.10.2020	Batam 04.05.2018
4	Muhammad Taufik	3/O	Binjal 07.06.1993	Indonesia	M	C 062089 18.05.2020	Garongkong 04.10.2017
5	Sudiyatmo	C/E	Cimahi 19.04.1958	Indonesia	M	D 087628 12.06.2018	Batam 02.05.2018
6	Konrad Damanik	2/E	Pematang Siantar 01.10.1960	Indonesia	M	B 004594 01.10.2019	Batam 31.03.2018
7	Catur Pumomo	3/E	Banyumas 30.01.1989	Indonesia	M	F 085676 27.11.2020	Batam 22.04.2018
8	M. Rizki Romadhon	4/E	Tegal 17.02.1995	Indonesia	M	C 062030 17.06.2019	Padang 11.01.2018
9	M. Rasyid Silalahi	Bosun	Jakarta 25.12.1957	Indonesia	M	E 102269 11.10.2019	Dumai 23.01.2018
10	Tamsil Bangsa Direja	A/B - A	Jakarta 29.11.1981	Indonesia	M	Y 071107 01.08.2019	Batam 05.07.2017
11	Wahyudi	A/B - B	Jakarta 27.10.1976	Indonesia	M	D 051652 26.02.2020	Suralaya 05.12.2017
12	Aswokho Famardhian	A/B - C	Nganjuk 27.03.1988	Indonesia	M	E 091802 15.05.2019	Padang 09.01.2018
13	Widoyono	Eng. Fm	Magelang 07.02.1959	Indonesia	M	A 037328 09.08.2019	Suralaya 14.05.2018
14	Max Rainier S	Fitter	Jakarta 06.09.1961	Indonesia	M	B 046066 21.02.2018	Suralaya 06.12.2017
16	Muhammad Khoir	Oiler - A	Magelang 21.08.1987	Indonesia	M	F 112708 23.02.2021	Batam 21.04.2018
16	Fajar Zulfikar	Oiler - B	Jakarta 02.07.1987	Indonesia	M	D 024076 20.11.2019	Batam 04.05.2018
17	Fariz Andrianto	Deck/cdt - A	Merauke 11.05.1997	Indonesia	M	F 028700 06.07.2020	Batam 05.08.2017
18	Fikki Candra Dwiana	Deck/cdt - B	Tasikmalaya 04.07.1996	Indonesia	M	E 150077 06.06.2020	Batam 05.08.2017
19	Zulham Pradana K.S	Deck/cdt - C	Boyolali 08.06.1996	Indonesia	M	F 028479 13.06.2020	Garongkong 17.10.2017
20	Eko Luqman Armansyah	Eng/cdt - A	Purworejo 04.01.1996	Indonesia	M	F 028618 03.07.2020	Batam 05.08.2017
21	Kevin Christian	Eng/cdt - B	Biak 22.10.1996	Indonesia	M	F 028458 12.06.2020	Batam 05.08.2017
22	Krisnanda Imawan	Eng/cdt - C	Purworejo 09.05.1996	Indonesia	M	F 028590 03.07.2020	Batam 05.08.2017
23	Haidar Zaqik	Eng/cdt - D	Magelang 20.03.1997	Indonesia	M	F 028702 06.07.2020	Batam 05.08.2017
24	M. Kharis Maulidi	Cook	Brebes 12.03.1978	Indonesia	M	C 061494 13.05.2019	Dumai 23.01.2018
25	Zolla Juniar	ABD Electrician					
26	Ronny Mairuhu	Supernumerary					
27	Habib Tahir	Supernumerary					

Acknowledge,

Capt Muhammad Yani
Master MV. KT06

LAMPIRAN 03

LEMBAR WAWANCARA

1. Responden 1

Nama : Muhammad Yani

Jabatan : Nahkoda / *Master*

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan *Master* kapal MV. KT 06 pada saat melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut:

a. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06?

Jawab : Pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal sandar sekilas seperti berjalan dengan baik namun sebenarnya terdapat banyak kelalaian yang dilakukan para anak buah kapal dan standing order yang dibuat belum sepenuhnya dijalankan.

b. Kendala-kendala apa sajakah yang dijumpai dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06?

Jawab : Kendalanya kadang petugas jaga lalai dalam melaksanakan tugas mereka, seperti yang telah terjadi yaitu pencurian tali *tross* depan pada saat kapal berlabuh jangkar di Muara Pantai Berau dan juga pencurian telepon genggam milik salah satu anak buah kapal (juru mudi) pada saat sandar di pelabuhan Teluk Bayur. Semua ini bermula dari kelalaian para petugas jaga.

c. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06 ?

Jawab : Upayanya yaitu kita sebagai seorang perwira seharusnya tidak

hanya bisa memerintah tetapi juga harus bisa memberi contoh kepada bawahan kita tentang pelaksanaan dinas jaga yang baik dan benar sesuai *standing order* yang berlaku.



2. Reponden 2

Nama : Muhammad Furkan

Jabatan : Mualim 1

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Mualim 1 kapal MV.

KT 06 pada saat melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut:

a. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06?

Jawab : Pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan sesuai dengan peraturan perusahaan, perencanaan dilakukan oleh *Chief Officer*, dan dibantu oleh *Officer* lainnya, perwira jaga melaksanakan jaga di dek, perwira juga memantau keadaan di luar dengan dibantu juru mudi yang jaga di geladak. Pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan lebih difokuskan pada pelaksanaan bongkar muat serta keamanan kapal, karena daerah pelabuhan rawan pencurian. Setiap 1 jam sekali juru mudi ronda keliling kapal untuk mengecek tali-tali tambat dan memastikan semua tali tidak ada yang terlalu kencang ataupun *slight* dan juga untuk memantau keadaan di sekeliling kapal. Selain itu saya juga sering mengingatkan untuk mengecek kondisi *wire crane* saat pelaksanaan dinas jaga, supaya tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

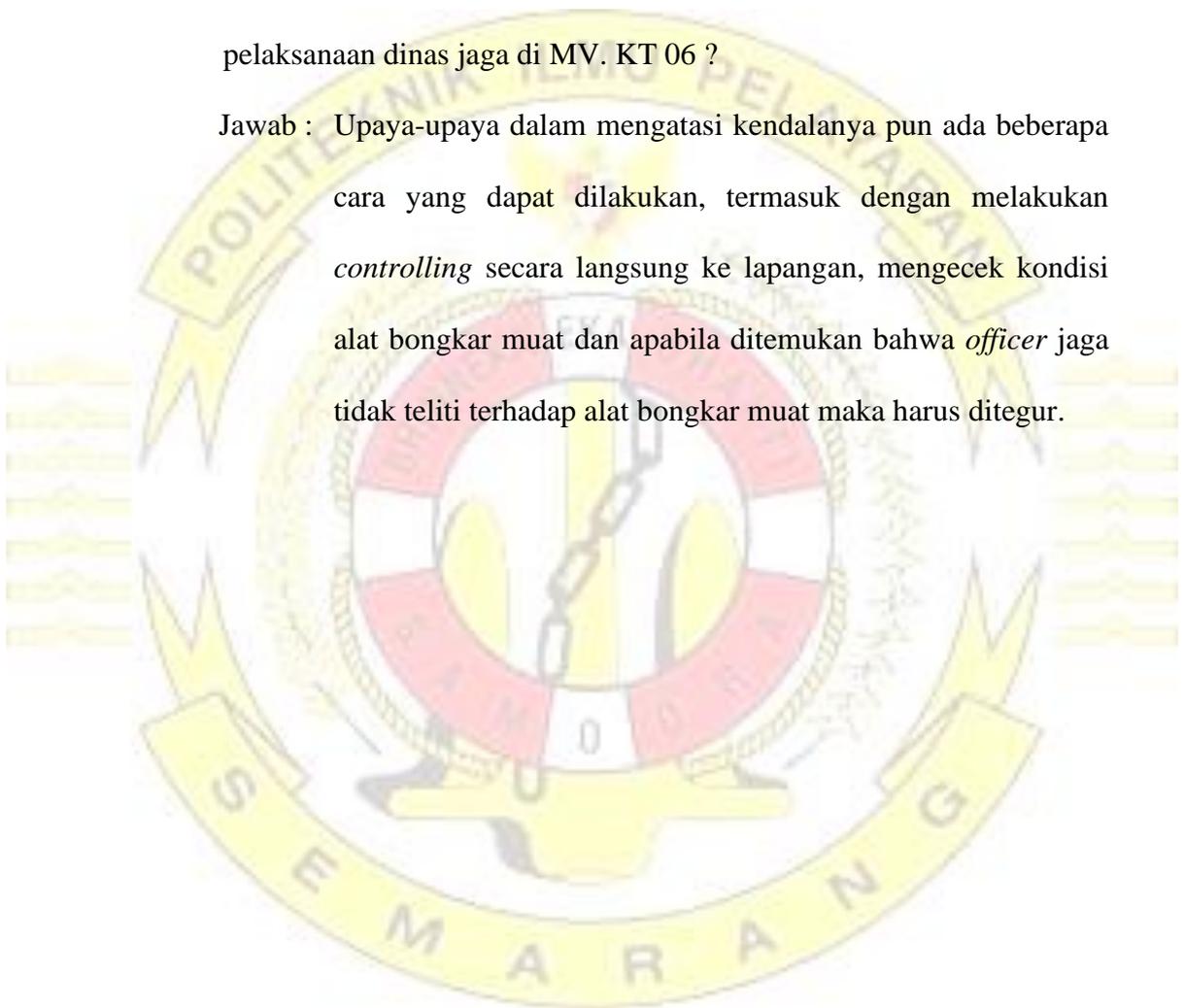
b. Apa saja kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06 ?

Jawab : Saat kapal bongkar muat terutama saat bongkar muat menggunakan crane kapal, terkadang officer jaga jarang mengecek kondisi *wire* apakah sudah berserabut atau belum,

terbukti saat pelaksanaan muat *cargo clinker* di *voyage 005 L* *wire crane* putus sehingga *grab* jatuh, untung saja saat itu tidak ada orang dibawah *grab* maka tidak ada korban dalam peristiwa tersebut.

- c. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06 ?

Jawab : Upaya-upaya dalam mengatasi kendalanya pun ada beberapa cara yang dapat dilakukan, termasuk dengan melakukan *controlling* secara langsung ke lapangan, mengecek kondisi alat bongkar muat dan apabila ditemukan bahwa *officer* jaga tidak teliti terhadap alat bongkar muat maka harus ditegur.



3. Reponden 3

Nama : Deny Firmansyah

Jabatan : Mualim 2

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Mualim 2 kapal MV.

KT 06 pada saat melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut:

a. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06?

Jawab : Menurut yang saya rasakan, pembagian dinas jaga di MV.

KT 06 sudah sesuai dengan aturan yang berlaku, namun dalam pelaksanaannya kadang tidak sesuai dengan aturan tersebut. Pada saat dinas jaga laut, seharusnya petugas jaga datang 15 menit sebelum jam jaga dimulai, tetapi kadang juru mudi datang terlambat saat jam jaganya.

b. Apa saja kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di kapal MV. KT 06 ?

Jawab : Dalam pelaksanaan dinas jaga pasti akan ada kendala dalam pelaksanaannya. Contoh ketika kapal sedang berlayar kemudian mendapatkan sedikit sinyal di tengah malam, juru mudi memanfaatkan untuk menghubungi keluarga, karena itu terkadang dia lupa istirahat. Sehingga saat tiba waktunya dia melaksanakan tugas jaga bersama saya, dia terlambat datang ke anjungan, badan dia tidak *fresh* karena masih terasa lemas karena kurang tidur.

c. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06?

Jawab : untuk upayanya sendiri menurut saya, untuk para crew alangkah baiknya mereka untuk mengatur jam istirahat mereka karena pekerjaan dikapal tidak lah sedikit dan tidak ada habisnya, apabila sudah selesai jaga maka apabila tidak ada pekerjaan lebih baik langsung istirahat supaya jam jaga selanjutnya tidak kelelahan dan terlambat.



4. Reponden 4

Nama : Muhammad Taufik

Jabatan : Mualim 3

Hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Mualim 3 kapal MV.

KT 06 pada saat melakukan prala (praktek laut) adalah sebagai berikut:

a. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06?

Jawab : Saya selaku mualim 3 berpendapat bahwa pada pelaksanaan dinas jaga di laut khususnya pada saat voyage 004 L, itu adalah pertama kalinya saya melayarkan kapal melewati selat Malaka, karena itu pertama kalinya saya merasa cukup gugup, sedangkan pada voyage 005 L karena rute nya sama maka saya merasa lebih tahu akan area pelayaran yang dilewati jadi saya merasa lebih percaya diri meskipun saya tetap meminta untuk didampingi oleh Nakhoda.

b. Apa saja kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di kapal MV. KT 06?

Jawab : jika kendala-kendala sendiri menurut saya mungkin karena saya belum lama bekerja di atas kapal, itu yang menyebabkan saya kurang percaya diri saat melayarkan kapal

c. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala dalam pelaksanaan dinas jaga di MV. KT 06 ?

Jawab : Menurut saya dengan semakin lamanya saya bekerja diatas kapal saya merasa semakin percaya diri melayarkan kapal, dan saya yakin dengan proses seperti ini rasa gugup itu akan

hilang sendirinya, saya juga akan belajar lebih mengenai aturan-aturan yang berlaku, dengan seperti itu apabila saya tahu aturan yang harus saya terapkan maka saya dapat lebih cepat dalam mengambil keputusan sendiri.



LAMPIRAN 04



K.21

Revisi: 2, 01/17
Hal. 1/2

JADWAL JAM KERJA KAPAL

(Diperbarui setiap bulan dan ditempelkan di Anjungan, ECR dan Ruang Mess Awak Kapal)

Nama Kapal: MV. KT 06

No. IMO: 9100396

Tanggal : 14 FEBRUARI 2018

Posisi Jabatan	Jadwal jam kerja laut		Jadwal jam kerja pelabuhan		Total jam kerja laut	Total jam kerja pelabuhan
	Jaga Laut (Jam – Jam)	Kerja Harian (jam – jam)	Jaga Pelabuhan (Jam – Jam)	Kerja Harian (jam – jam)		
NAKHODA MUHAMMAD YANI	-----	08:00-12:00 13:00 -15:00 20:00 – 24:00	-----	08:00-12:00 13:00 -15:00 20:00 – 24:00	10	10
MUALIM I MUHAMMAD FURKAN	04:00 -08:00 16:00 – 20:00	09:00 -11:00	04:00 – 08:00 16:00 – 20:00	09:00 – 11:00	10	10
MUALIM II DENY FIRMANSYAH	00:00 – 04:00 12:00 – 16:00	09:30 – 11:30	00:00 – 04:00 12:00 – 16:00	09:30 – 11:30	10	10
MUALIM III MUHAMMAD TAUFIK	08:00 – 12:00 20:00 – 24:00	13:00 – 15:00	08:00 – 12:00 20:00 – 24:00	13:00 – 15:00	10	10
BOSUN M RASYID SILALAH	-----	07:00 – 17:00	-----	07:00 – 17:00	10	10
A.B 1 TAMSIL BANGSA DIREJA	04:00 – 06:00 18:00 – 20:00	06:00 – 12:00	04:00 – 08:00 16:00 – 20:00	09:00 – 11:00	10	10
A.B 2 WAHYUDI	00:00 – 04:00	09:30 – 11:30 12:00 – 16:00	00:00 – 04:00 12:00 – 16:00	09:30 – 11:30	10	10
A.B.3 ASWOKHO FAMARDHIAN	20:00 – 24:00	08:00 – 12:00 13:00 – 15:00	08:00-12:00 20:00 – 24:00	13:00 – 15:00	10	10
KOKI M KHARIS MAULIDI	-----	05:00 – 08:00 09:00 – 12:00 13:00 – 17:00	-----	05:00 – 08:00 09:00 – 12:00 13:00 – 17:00	10	10
CADET1 FARIZ ANDRIANTO	00:00 – 04:00	09:30 – 11:30 12:00 – 16:00	00:00 – 06:00	12:00 – 16:00	10	10
CADET2 FIKKI CHANDRA DWIANA	04:00 – 06:00 18:00 – 20:00	06:00 – 12:00	18:00 – 24:00	08:00 – 12:00	10	10

Nakhoda,

Keterangan:

Jam istirahat minimal awak kapal adalah:

10 jam dalam 24 jam; dan 77 jam dalam 7 hari.

Jam istirahat bisa dibagi menjadi kurang dari dua periode dengan panjang minimal 6 jam. Interval antara periode istirahat tidak lebih dari 14 jam.

Dalam keadaan darurat, Nakhoda memiliki hak untuk memerintahkan awak kapal bekerja pada jam istirahat. Setelah keadaan kembali normal, awak kapal dapat melanjutkan istirahatnya dengan waktu yang sama.

 CAPT. MUHAMMAD YANI

LAMPIRAN 06

WORKTIME LOG														
Month	March	Year	2018	Rank	Master	Name	Capt. Muhammad Yani							
<i>MV KT 06 / INDONESIA</i>												Work hour		Remarks
00	04	08	12	16	20	24	Work	Rest						
1				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
2				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
3				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
4				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
5				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
6				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
7				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
8				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
9				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
10				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
11				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
12				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
13				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
14				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
15				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
16				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
17				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
18				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
19				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
20				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
21				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
22				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
23				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
24				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
25				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
26				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
27				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
28				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
29				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
30				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
31				x x x x	x x x		x x x x	11	13	Asl Shipyard, Batam				
Total							341	403						
1. All persons who are on board shall be provide a minimum of 10 hours of rest in any 24 hours period and 77 hours of rest in each 7 days period. 2. The special works shall be described in the remark column.							Worker	C/O	Master					
							Capt. Muhammad Yani			Capt. Muhammad Yani				

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : FIKKI CHANDRA DWIANA
2. Tempat, Tanggal Lahir : Tasikmalaya, 04 Juli 1996
3. NIT : 52155621 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-Laki
6. Alamat Asal : Kp. Kertawana RT 03 RW 05 Ds. Setiawaras
Kec. Cibalong Kab. Tasikmalaya, Jawa Barat
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Wawan Herawan
 - b. Ibu : N Odah
 - c. Alamat Orang Tua : Kp. Kertawana RT 03 RW 05 Ds. Setiawaras
Kec. Cibalong Kab. Tasikmalaya, Jawa Barat
8. Riwayat Pendidikan
 - a. Lulus Sekolah Dasar : SDN 3 Setiawaras 2003-2009
 - b. Lulus SLTP : SMP Y 17 Cibalong 2009-2012
 - c. Lulus SMA : SMA N 1 Karangnunggal 2012-2015
 - d. Perguruan Tinggi : Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang 2015-2019
9. Pengalaman Praktek
 - a. Nama Perusahaan : PT. Karya Sumber Energy
 - b. Nama Kapal : MV. KT 06
 - c. Masa Layar : 05 Agustus 2017 – 08 Agustus 2018

