



**PELAKSANAAN DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH TERJADINYA
BAHAYA TUBRUKAN DI MV. TANTO SUBUR 2 SAAT MEMASUKI
ALUR PELAYARAN RAMAI**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

RAYHANANDA HINTAMA
NIT 551811136802 N

PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV

POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2022

HALAMAN PERSETUJUAN

**“PELAKSANAAN DINAS JAGA UNTUK MENCEGAH TERJADINYA
BAHAYA TUBRUKAN DI MV. TANTO SUBUR 2 SAAT MEMASUKI
ALUR PELAYARAN RAMAI”**

Disusun Oleh :

RAYHANANDA HINTAMA

NIT. 551811136802 N

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

Dosen Pembimbing I

Materi



SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19750502 199808 1 001

Dosen Pembimbing II

Metodologi dan Penulisan



Dr. ANDY WAHYU HERMANTO, ST.MT.
Penata TK. I (III/d)
NIP. 19791212 200012 1 001

Mengetahui

Ketua Program Studi Nautika



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

PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi dengan judul “Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan Di MV. Tanto Subur 2 Ketika Memasuki Alur Pelayaran Ramai” karya,

Nama : RAYHANANDA HINTAMA

NIT : 551811136802 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari tanggal.....

Semarang,.....

Panitia Ujian

Penguji I




Capt. TRI KISMANTORO, MM, M.Mar
Penata Tk. K(III/d)
NIP. 19751012 199808 1 001

Penguji II



SLAMET RIYADI, M.Si., M.Mar
Pembina (IV/a)
NIP. 19750502 199808 1 001

Penguji III



JANNY ADRIANI DJARI, ST, M.M
Penata (III/c)
NIP. 19800118 200812 2 002

Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, MM
Penata Tingkat I (IV/b)
NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rayhananda Hintama

NIT : 551811136802 N

Program Studi : Nautika

Skripsi dengan judul “Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan Di MV. Tanto Subur 2 Ketika Memasuki Alur Pelayaran Ramai”

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etika ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang,.....

Yang membuat pernyataan,



RAYHANANDA HINTAMA

NIT. 551811136802N

MOTO DAN PERSEMBAHAN

Moto:

1. "Orang yang meraih kesuksesan tidak selalu orang yang pintar. Orang yang selalu meraih kesuksesan adalah orang yang gigih dan pantang menyerah." – Susi pudjiastuti
2. "Masa depan tergantung pada apa yang kamu lakukan hari ini." - Mahatma Gandhi.
3. "Allah tidak membebani seseorang itu melainkan sesuai dengan kesanggupannya."- *Al-Baqarah 286*

Persembahan:

1. Ayah dan ibuku yang selalu memberikan semangat, motivasi dan contoh dalam membentuk karakterku, meskipun semua itu dilakukan dengan penuh penderitaan dan air mata yang semata mata ingin menjadikan aku menjadi anak yang berakhlak dan bermanfaat untuk orang lain
2. Almamater PIP Semarang serta para senior yang telah membimbing, serta teman-teman angkatan LV yang telah memberi semangat dan doa kepada saya untuk mengerjakan skripsi ini agar selesai dan wisuda tepat waktu.
3. Seluruh awak kapal MV.Tanto Subur 2 tahun 2020-2021 yang telah berbagi ilmu, pengalaman, dan canda tawa.

PRAKATA

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan Di MV Tanto Subur 2 Ketika Memasuki Alur Pelayaran Ramai “(Studi Kasus Kapal MV Tanto Subur 2), sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan program Diploma-IV Prodi Nautika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan dan nasehat dari berbagai pihak selama penyusunan skripsi ini. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih setulus-tulusnya kepada:

1. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Bapak Capt. Dwi Antoro, MM., M.Mar. selaku Ketua Prodi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar selaku Dosen Pembimbing Materi Penulisan Skripsi yang dengan sabar dan tanggung jawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan Skripsi ini.
4. Bapak Andy Wahyu Hermanto, MT selaku Dosen Pembimbing Metode Penulisan Skripsi yang telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Ayah dan ibunda tercinta, serta keluarga tersayang, yang telah memberikan dukungan moril dan spiritual kepada penulis selama penulisan skripsi ini.

Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritik yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap agar penelitian ini bermanfaat bagi seluruh pembaca.

Semarang,.....

Penulis



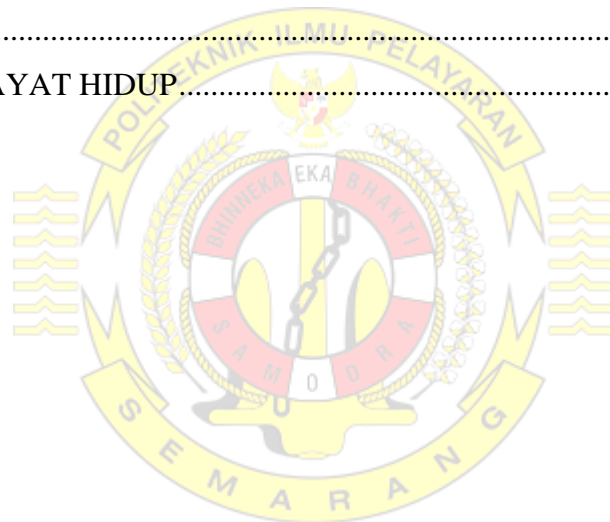
RAYHANANDA HINTAMA

NIT. 551811136802 N

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
ABSTRAKSI.....	xii
ABSTRACK.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Fokus Penelitian.....	2
C. Rumusan Masalah.....	3
D. Tujuan Penelitian.....	3
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	3
BAB II KAJIAN TEORI.....	5
A. Deskripsi Teori.....	5
B. Kerangka Penelitian.....	18
BAB III METODE PENELITIAN.....	19
A. Metode Penelitian.....	19
B. Tempat Penelitian.....	20
C. Sampel Sumber Data Penelitian.....	21
D. Teknik Pengumpulan Data.....	22
E. Instrument Penelitian.....	24

F. Teknik Analisis Data Kualitatif	24
G. Pengujian Keabsahan Data.....	26
BAB IV HASIL PENELITIAN	28
A. Gambaran Konteks Penelitian.....	28
B. Deskripsi Data.....	33
C. Temuan.....	40
D. Pembahasan Hasil Penelitian	40
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	52
A. Simpulan	52
B. Keterbatasan Penelitian.....	53
C. Saran.....	53
DAFTAR PUSTAKA	54
LAMPIRAN.....	55
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	67



DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Penelitian Terdahulu	28
Tabel 4.2 <i>Ship particular</i>	30
Tabel 4.3 <i>Crew list</i>	32
Tabel 4.4 Tabel <i>Checklist</i> observasi	34
Tabel 4.5 Daftar pertanyaan wawancara.....	39



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Penelitian.....18



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran hasil wawancara.....	55
Lampiran 1 <i>Ship particular</i>	59
Lampiran 2 <i>Passage plan</i>	60
Lampiran 3 <i>Crew List</i>	61
Lampiran 4 Pelaksanaan dinas jaga	62



ABSTRAKSI

Hinatama, Rayhananda 2022. “Pelaksanaan Dinas Jaga untuk Mencegah Terjadinya Tubrukan Di MV. Tanto Subur 2 Ketika Masuk Alur Pelayaran Ramai”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Slamet Riyadi, M.Si., M.Mar Pembimbing II: Andy Wahyu Hermanto, MT

Dalam pelaksanaan dinas jaga laut pada saat kapal sedang berlayar diperlukan konsentrasi, ketelitian, tanggung jawab yang tinggi dalam membawa kapal serta kecakapan sebagai pelaut yang baik dalam pengambilan keputusan. Maka mualim jaga sebagai pengganti Nahkoda, dia bertanggung jawab penuh setiap saat selama jam tugasnya terhadap keselamatan kapal dan patuh terhadap *Collision Regulation 1972 dan Regulation II/1* dari *STCW 1978 as amended in 2010*. Dalam hal ini penulis merasa tergugah untuk mengadakan penelitian mengenai pelaksanaan dinas jaga di atas kapal untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di atas kapal MV Tanto Subur 2 dimana ketika penulis sedang melaksanakan praktek laut di alur pelayaran Surabaya saat melewati lalu lintas pelayaran ramai perwira dan crew kapal pada saat melaksanakan dinas jaga harus memahami apa bahaya yang akan terjadi, menangani, melakukan pengamatan pada sekitar dan melakukan pengecekan alat alat navigasi untuk menghindari tubrukan.

Dalam penyusunan skripsi ini penulis menggunakan penelitian melalui pendekatan deskriptif kualitatif karena data yang akan disajikan adalah data-data yang diperoleh dari observasi, wawancara, dan dokumentasi (triangulasi) secara langsung terhadap objek penelitian. Penyajian data dituangkan secara deskriptif terhadap data yang dimiliki dan didukung oleh data gambaran mengenai situasi atau kejadian dari peristiwa yang dialami.

Hasil penelitian yang dilakukan penulis dapat disimpulkan bahwa Perwira jaga mengetahui bagaimana situasi dan kondisi sekeliling kapal, keamanan navigasi, dan keadaan peralatan navigasi pada saat melalui alur pelayaran ramai. Mualim dalam mengoperasikan alat-alat navigasi harus memahami dan mematuhi peraturan-peraturan baik secara nasional (Undang-Undang) maupun internasional (*Collision Regulation 1972 & STCW 1978 as amended 2010*) yang berlaku agar terhindar dari kemungkinan bahaya tubrukan bagaimana mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi untuk mendeteksi adanya kemungkinan bahaya tubrukan termasuk di alur TSS (*Traffic Separation Scheme*) sedini mungkin serta bisa mengambil keputusan yang tepat dan aman. Kecakapan dalam mengoperasikan peralatan navigasi sangat dibutuhkan agar tercipta keselamatan dalam pelayaran.

Kata Kunci: dinas jaga, bahaya tubrukan dan alur pelayaran ramai.

ABSTRACT

Hintama, Rayhananda 2022. "Implementation of the Guard Service to Prevent Collisions in MV. Tanto Subur 2 When Entering the Crowded Shipping Line". Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, Mercant Marine Polytechnic Semarang, Advisor I: Capt. Slamet Riyadi, M.Sc., M.Mar Advisor II: Andy Wahyu Hermanto, MT.

In the implementation of the marine guard service when the ship is sailing, concentration, accuracy, high responsibility in carrying ships and skills as good sailors are needed in making decisions. So the officer in charge as a substitute for the captain, he is fully responsible at all times during his working hours for the safety of the ship and complies with Collision Regulation 1972 and Regulation II/1 of STCW 1978 as amended in 2010. In this case the author feels motivated to conduct research on the implementation of the service. keep watch on the ship to prevent a collision hazard on board the MV Tanto Subur 2 where when the author is carrying out sea practices in the Surabaya shipping line while passing through busy shipping traffic officers and ship crews when carrying out guard services must understand what dangers will occur, handling, observing the surroundings and checking navigational tools to avoid collisions.

In writing this thesis the author uses research through a qualitative approach because the data to be presented are data obtained from observations, interviews, and documentation (triangulation) directly on the object of research. The presentation of the data is poured descriptively on the data owned and supported by descriptive data about the situation or events from the events experienced.

The results of the research conducted by the author can be concluded that the officer in charge must properly know how the situation and conditions around the ship, navigation security, and the state of navigation equipment when passing through a busy shipping lane. Mualim in operating navigational equipment must understand and comply with applicable national (Law) and international regulations (Collision Regulation 1972 & STCW 1978 as amended 2010 section A-VIII/2) in order to avoid the possibility of a collision hazard, how to optimize the use of navigational equipment to detect the possibility of a collision hazard including in the TSS (Traffic Separation Scheme) flow as early as possible and be able to make the right and safe decisions. Proficiency in operating navigational equipment is needed in order to create safety in shipping.

Keywords: *guard duty, collision hazard and busy shipping lane.*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

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 Muallim jaga sebagai pengganti Nahkoda, dia bertanggung jawab penuh setiap saat selama jam tugasnya terhadap keselamatan kapal dan patuh terhadap Collision Regulation 1972 dan Regulation II/1 dari STCW 1978 as amended in 2010.

Sebagai Muallim yang professional dalam menjalankan tugasnya, perlu didukung oleh data-data navigaasi yang dapat dipertanggungjawabkan, yang mana data-data tersebut didapatkan dari pemerintah, agen atau pihak lain. Ini diperlukan partisipasi dari Muallim 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, Muallim harus yakin bahwa semua peringatan dini secara visual yang berlangsung pada situasi yang ada, termasuk kehadiran kapal-kapal dan tanda-tanda dari daratan pengamatan yang terus menerus dan baringan dari kapal-kapal yang mendekati serta pengamatan radar dan echo sounder secara berkala.

Peneliti menyadari bahwa Muallim jaga memiliki peran penting dalam mengolah gerak kapal saat kapal berlayar untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan khususnya adanya bahaya tubrukan, dimana pada akhir-akhir ini sering kita dengar mengenai kasus-kasus yang terjadi di dunia maritim terutama mengenai tubrukan kapal terkhususnya di alur *Traffic Separation Scheme* (TSS). Seperti yang peneliti alami bahwa kapal peneliti hampir bertubrukan dengan kapal lain pada saat berlayar dari Balikpapan menuju Surabaya pada tanggal 16 Juli 2021 pada saat memasuki alur pelayaran barat Surabaya, Dalam hal ini peneliti merasa tergugah untuk mengadakan penelitian mengenai pelaksanaan dinas dengan judul "Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan Di MV.Tanto Subur 2 Saat Melewati Alur Pelayaran Ramai".

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan pengalaman peneliti selama melaksanakan praktek laut , maka peneliti mengidentifikasi beberapa masalah yang menjadi suatu fokus masalah dalam kasus-kasus satu persatu yang sangat erat hubungannya satu dengan yang lain :

1. Mengetahui upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan ketika memasuki alur pelayaran ramai
2. Mengetahui pemecahan masalah dengan penggunaan alat-alat navigasi yang benar untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian mengenai dinas jaga diatas, tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga di kapal MV.Tanto Subur 2 dapat berjalan sesuai dengan prosedur yang ada, maka peneliti memberikan rumusan masalah agar mempermudah dalam mencari solusi dari permasalahan tersebut.

Ada beberapa masalah pokok yang akan dibahas oleh peneliti dalam skripsi ini. Masalah-masalah pokok tersebut antara lain:

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MV.Tanto Subur 2 ketika memasuki alur pelayaran ramai ?
2. Bagaimana mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan?

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai peneliti antara lain :

1. Mengetahui prosedur pelaksanaan dinas jaga dalam mencegah terjadinya bahaya tubrukan
2. Mengetahui upaya dalam mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi dalam pelaksanaan dinas jaga

E. Manfaat Hasil Penelitian

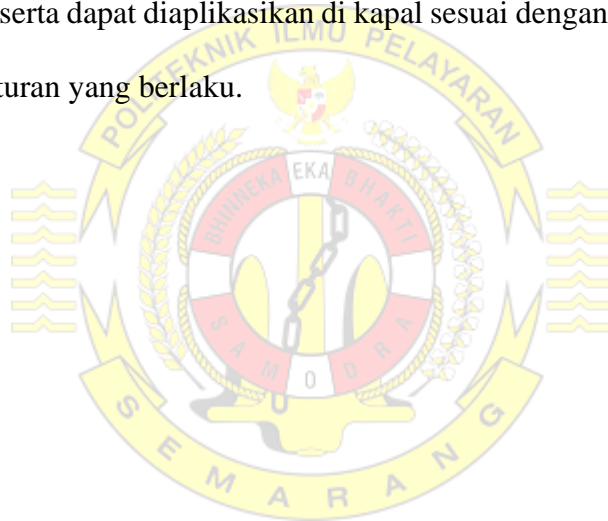
Dengan diadakannya penelitian dan penelitian skripsi ini, peneliti berharap beberapa manfaat yang ingin dicapai, antara lain:

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 kapal sesuai dengan keadaan yang ada sesuai paturan yang berlaku.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

1. Pengertian Pelaksanaan

Menurut Abdullah (2014:151), “Pelaksanaan adalah suatu proses rangkaian kegiatan tindak lanjut sekolah program atau kebijaksanaan ditetapkan yang terdiri atas pengambilan keputusan, langkah yang strategis maupun operasional atau kebijakan menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan semula.

Dari pengertian diatas dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan adalah kegiatan yang dilakukan oleh suatu badan atau wadah secara berencana, teratur dan terarah guna mencapai tujuan yang diharapkan, maupun operasional atau kebijaksanaan menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan.

2. Pengertian Dinas Jaga

Setiap kapal yang berlayar di lautan, ataupun semua perairan yang berhubungan dengan laut dan bisa untuk dilayari harus selalu mematuhi aturan-aturan internasional, dan aturan-aturan yang dibuat oleh pemerintah setempat. Termasuk dalam hal penerapan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat bagi seluruh awak kapal. Agar nantinya dapat tercapai suasana kerja yang kondusif selama pelaksanaan dinas jaga.

Dalam Undang-Undang R.I. Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 3 mengenai tujuan diselenggarakannya pelayaran sebagai salah satu moda transportasi yaitu :

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional.
- b. Membina jiwa kebaharian.
- c. Menjunjung kedaulatan Negara.
- d. Menciptakan daya saing dengan menembangkan industri angkutan nasional.
- e. Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan nasional.
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.
- g. Dan meningkatkan ketahanan nasional.

Dinas Jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan dipelabuhan atau pelabuhan kontainer atau dermaga kontainer atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal tersebut.

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas 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 Harian

Dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan pada 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

Dilakukan di luar jam-jam kerja harian terdiri dari jaga laut, jaga pelabuhan dan jaga radio. Dinas jaga dilaksanakan untuk mencapai situsai yang aman serta terkendali selama kapal sedang berlayar.

Maksud dan tujuan dari dilaksanakannya dinas jaga, yaitu :

- 1) Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang, dan lingkungannya.
- 2) Melaksanakan peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (nasional maupun internasional).
- 3) Melaksanakan instruksi dari perusahaan maupun Nahkoda (tertulis lisan) *Standing Order* atau *Bridge Order*.

Mengingat pentingnya penerapan prosedur dinas jaga yang benar dan tepat di atas kapal, yang dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan aturan itu sendiri. Setiap awak kapal terutama seorang Muallim harus memahami betul tentang organisasi kerja di kapal, termasuk dalam hal ini mengenai peraturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat. Tentunya aturan-aturan yang dibuat ini mengacu terhadap aturan yang telah ditetapkan dan disepakati secara internasional.

Setiap kewajiban-kewajiban selama tugas jaga haruslah selalu dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik.

3. Bahaya Tubrukan

Dalam Bab XIII pasal 244 ayat 1 Undang-Undang R.I. Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu, bahaya terhadap kapal dan/atau orang merupakan kejadian yang dapat menyebabkan terancamnya keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia.

Tubrukan adalah suatu keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya tubrukan kapal dengan kapal, kapal dengan dermaga, ataupun kapal dengan benda terapung lainnya yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan. Penyebab utama timbulnya suatu keadaan darurat di atas kapal yaitu:

- a. kesalahan manusia.
- b. kesalahan peralatan.
- c. kesalahan prosedur
- d. pelanggaran terhadap peraturan
- e. *eksternal action*.
- f. kehendak Tuhan Yang Maha Esa.

Langkah-langkah utama dalam mengatasi keadaan darurat yang terjadi di kapal adalah:

- a. Pendataan yaitu mendata kerusakan-kerusakan yang terjadi, keadaan stabilitas kapal, keadaan muatan, tingkat membahayakan kapal-kapal di

sekitarnya atau dermaga, keadaan lingkungan dan lain-lain, sehingga kita dapat menentukan sejauh manakah keadaan darurat itu akan membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan.

- b. Menetapkan atau mempersiapkan peralatan yang cocok untuk dipakai dalam mengatasi keadaan darurat yang sedang terjadi beserta para personilnya.

Melaksanakan tata cara kerja khusus dalam keadaan darurat yang telah ditetapkan, yaitu melaksanakan *Ship-board Emergency Contingency Plan* yang ada di atas kapal.

Menurut *Collision Regulation 1972* Aturan 2 (a), mengenai pertanggung jawaban, tidak ada suatu apapun dalam aturan-aturan ini akan membebaskan tiap kapal atau pemiliknya, Nahkoda atau awak kapalnya, atas akibat-akibat setiap kelalaian untuk memenuhi aturan-aturan ini atau atas kelalaian terhadap setiap tindakan berjaga-jaga yang layak menurut kebiasaan pelaut atau oleh keadaan-keadaan khusus terhadap persoalan yang ada.

Berkaitan dengan hal yang telah disebutkan di atas maka, dalam melaksanakan tugas jaga haruslah dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab sebagaimana yang diatur dalam *Collision Regulation 1972* tidak ada suatu apapun yang dapat membebaskan pertanggung jawaban apabila terjadi hal yang tidak diinginkan. Sehubungan dengan hal itu pengaturan mengenai jam kerja, jam jaga serta jam istirahat haruslah benar-benar

diperhatikan sesuai yang diatur dalam *STCW 1978 as amended in 2010* agar tidak timbul kelelahan terhadap petugas jaga.

4. Pelaksanaan Tugas Jaga

Menurut Undang-Undang R.I Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Dalam *Chapter VIII STCW 1978 as amended in 2010 Section A-VIII /2 Part 3-Watchkeeping at Sea* :

“The Master of Every ship bound to ensure that watch keeping arrangements are adequate for maintaining a safe navigational watch. Under the master’s general direction, the officer of the navigational watch are responsible for navigating the ship safely during their periods of duty when they will be particularly concerned with avoiding collision and stranding”.

Terjemahan bebas:

Nahkoda di atas kapal harus memastikan bahwa pengaturan tugas jaga cukup untuk melaksanakan tugas jaga navigasi secara aman. Di bawah petunjuk umum dari Nahkoda, Mualim jaga navigasi bertanggung jawab untuk bernavigasi dengan aman selama periode jaga mereka ketika berkaitan dengan pencegahan tubrukan dan kandas.

a. Pengamatan (*look out*)

Pengamatan harus selalu dilaksanakan terutama untuk memenuhi aturan 5 *Collision Regulation 1972* :

- 1) Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dan dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi.
 - 2) Membuat penilaian tepat terhadap situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya.
 - 3) Mendeteksi adanya kapal-kapal dan orang di dalam keadaan marabahaya, kerangka kapal dan bahaya navigasi lainnya.
- b. Petugas pengamat harus dapat sepenuhnya melaksanakan tugas tanpa di bebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas pengamatan.
- c. Pemegang kemudi yang sedang bertugas tidak dapat ditugasi sebagai pengamat. Kecuali untuk kapal kecil, dimana posisi pengemudi tidak terhalang oleh bangunan kapal.
- d. Komposisi tugas jaga menjamin dilaksanakan pengamatan secara terus menerus dan cermat. Nahkoda perlu mempertimbangkan berbagai faktor dalam menyusun komposisi tugas jaga navigasi :
- 1) Jarak tampak, keadaan laut dan cuaca
 - 2) Kepadatan lalu lintas dan kegiatan-kegiatan yang sedang dilakukan di perairan dimana kapal berlayar (latihan perang, pengerukan, pemasangan kabel laut, dll.)
 - 3) Seberapa besar perhatian yang diperlukan jika berada di atau dekat dengan pemisah (*Separation scheme*)

- 4) Banyaknya pekerjaan yang harus dilakukan di anjungan berkaitan fungsi-fungsi kapal dan olah gerak yang mungkin dilakukan segera.
- 5) Kebugaran (*fitness*) masing-masing personil yang ikut tugas jaga.
- 6) Pengetahuan dan kepercayaan diri secara professional dari para Mualim jaga.
- 7) Pengalaman masing-masing Mualim dan tingkat pengenalan terhadap setiap peralatan navigasi, prosedur yang ada serta kemampuan olah gerak kapal.
- 8) Kegiatan yang dilakukan di kapal pada setiap saat, termasuk kesibukan komunikasi radio dan kemudahan mendapatkan bantuan tenaga untuk segera datang ke anjungan bila diperlukan.
- 9) Status operasional dari alat-alat di anjungan termasuk alat kontrol, dan alarm.
- 10) Karakteristik olah gerak kapal, termasuk karakteristik baling-baling dan kemudi.
- 11) Ukuran kapal dan besarnya sudut pandang dari tempat pengamatan.
- 12) Pengamatan anjungan, yang mungkin mempengaruhi kemampuan deteksi seorang pengamat terhadap perkembangan situasi yang terjadi.
- 13) Setiap standart atau ketentuan atau prosedur serta petunjuk berkaitan dengan pelaksanaan jaga yang telah ditetapkan oleh IMO.

e. Pengaturan Tugas Jaga di Laut

1) Menentukan komposisi petugas jaga termasuk ABK yang ikut serta beberapa faktor yang harus menjadi pertimbangan :

- a) Anjungan tidak boleh ditinggalkan dalam keadaan kosong.
- b) Penggunaan dan kondisi operasional navigasi.
- c) Apakah dilengkapi dengan kemudi otomatis.

2) Tugas Jaga di Laut

Pertukaran jaga dilakukan dengan menyerah terimakan jaga dari Mualim jaga lama kepada penggantinya, Mualim jaga baru akan dibangunkan setengah jam sebelumnya. Setelah berada di anjungan harus melihat haluan kapal, lampu suar, perintah Nahkoda, membiasakan diri dengan situasi yang ada. Mualim yang diganti menyerahkan jaganya dengan memberikan informasi yang diperlukan seperti posisi terakhir, cuaca, kapal lain, dan hal-hal lain yang dianggap perlu. Sebagai catatan, Mualim jaga setelah selesai jaganya diwajibkan meronda kapal terutama pada malam hari, misalnya pemeriksaan perangnya palka, kran-kran air, cerobong asap, *lashbing* muatan dan lain-lain.

f. Serah Terima Tugas Jaga Dilaut

Hal-hal yang diperhatikan pada saat serah terima jaga adalah :

- 1) Tidak menyerahkan tugas jaga kepada orang yang tidak mampu karena sakit.
- 2) Mualim pengganti harus yakin bahwa anggotanya benar-benar siap atau mampu melaksanakan tugas jaga dengan baik.

- 3) Semua petugas jaga pengganti telah menyesuaikan diri dengan kegelapan (malam hari), apabila belum tidak diperkenankan mengambil alih tugas jaga.
- 4) Muallim pengganti telah yakin tentang berbagai hal yang harus diketahui :
 - a) perintah-perintah umum dan khusus dari Nahkoda, berkaitan dengan navigasi kapal.
 - b) posisi, haluan, kecepatan dan *draft* kapal.
 - c) prosedur menggunakan mesin induk, jika system yang digunakan adalah *bridge control* untuk olah gerak navigasi meliputi antara lain:
 - i. peralatan navigasi dan alat-alat keselamatan yang sedang digunakan dan akan digunakan selama tugas jaga.
 - ii. kesalahan kompas *gyro* dan kompas magnet.
 - iii. gerakan kapal-kapal lain yang ada di sekitar.
 - iv. bahaya-bahaya atau gangguan-gangguan yang dapat terjadi selama tugas jaga.
 - v. kemungkinan terjadinya efek kemiringan kapal, trim, berat jenis air, dan *squat* sehubungan dengan *under keel clearance*
 - vi. apabila telah tiba waktu serah terima jaga tetapi sedang menghindari bahaya atau sedang berolah gerak (merubah haluan, merubah kecepatan) harus diselesaikan terlebih

dahulu sampai bahaya telah lewat dan olah gerak telah selesai.

g. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi

1) Kewajiban Mualim-Mualim jaga navigasi :

- a) Tidak boleh meninggalkan anjungan sebelum diganti
- b) Terus melaksanakan tanggung jawab walaupun Nahkoda ada di anjungan kecuali secara tegas Nahkoda mengambil alih.
- c) Jika ragu-ragu terhadap apa yang dilakukan, segera memberitahu Nahkoda.
- d) Selalu memeriksa haluan, posisi dan kecepatan dengan menggunakan setiap peralatan yang sesuai.
- e) Mengetahui sifat olah gerak kapal, termasuk lingkaran putar dan jarak henti, serta menyadari bahwa kapal-kapal lain mempunyai sifat-sifat yang berbeda-beda.
- f) Melakukan pengujian alat-alat sebelum terjadi sesuatu yang membahayakan dan sebelum sampai di tempat tujuan, juga sebelum kapal berangkat.
- g) Melakukan pemeriksaan secara berkala terhadap kemudi otomatis atau kemudi tangan.
- h) Kemudi otomatis selalu diuji secara manual paling sedikit sekali selama periode jaga.

2) Kewajiban Mualim-Mualim Jaga Navigasi :

- a) Mempertimbangkan untuk menempatkan seseorang untuk mengganti kemudi otomatis dengan kemudi tangan dalam saat yang tepat untuk mencegah bahaya yang akan timbul.
 - b) Pada waktu menggunakan kemudi otomatis tidak boleh membiarkan berkembang sampai pada tingkat berbahaya sedangkan bantuan tidak dapat segera datang ke anjungan.
- 3) Muallim Tugas Jaga Navigasi Harus Segera Memberitahu Nahkoda Apabila :
- a) Terjadi atau diperkirakan akan terjadi berkurangnya jarak tampak.
 - b) Ada kapal lain yang pergerakannya memerlukan perhatian khusus.
 - c) Sulit mempertahankan haluan yang benar.
 - d) Tidak melihat benda darat atau *bouy* terjadi kelalaian hasil pengukuran kedalaman air (*sounding*).
 - e) Terjadi kerusakan mesin, telegraf, mesin kemudi, peralatan penting lainnya untuk navigasi, sistem alarm bahaya dan indikator-indikator.

5. Pelaksanaan Navigasi

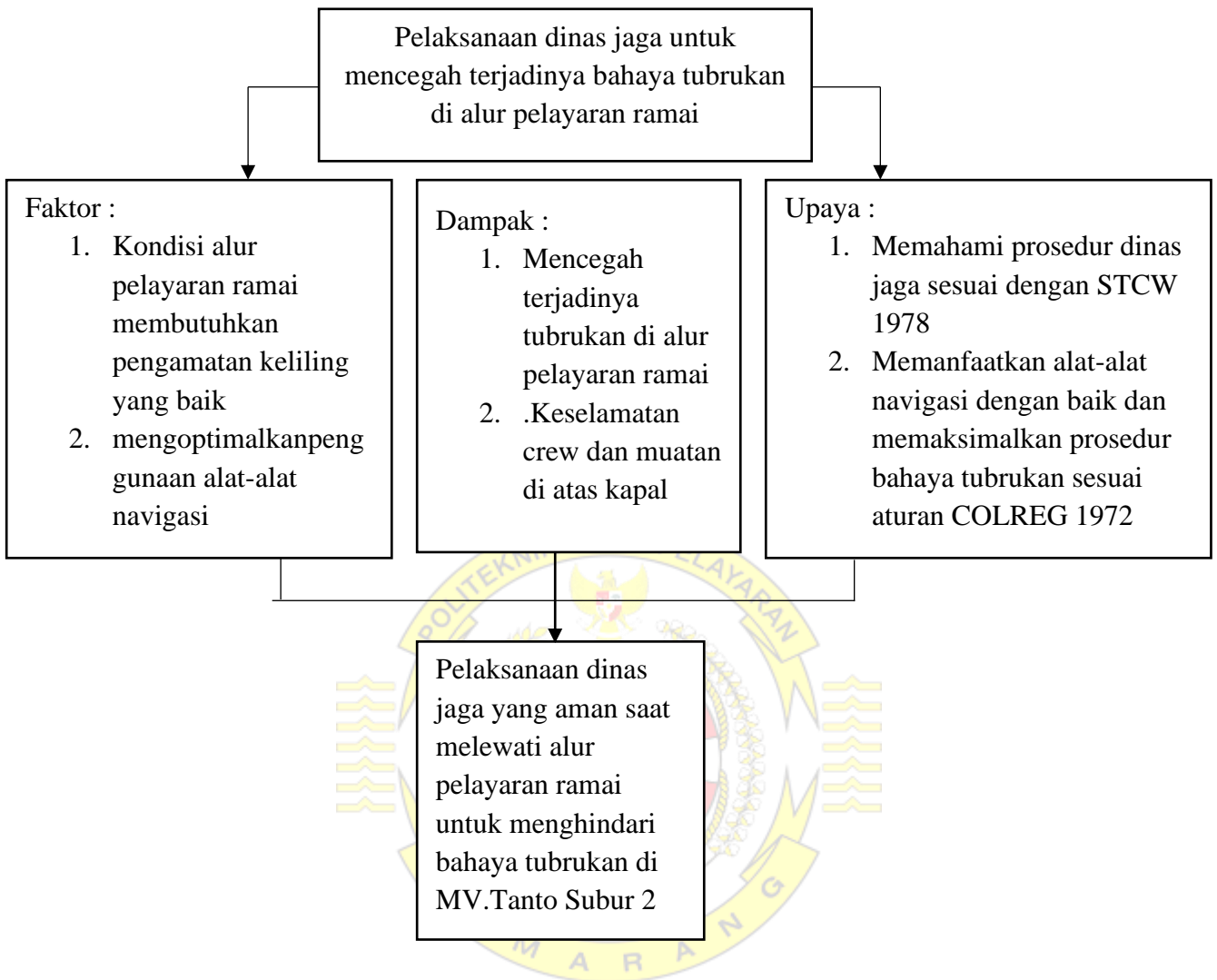
Menurut Undang-Undang R.I. tahun 2008 tentang Pelayaran, Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan rintangan pelayaran.

Sarana bantu navigasi adalah peralatan atau sistim yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan lalu lintas kapal.

Adapun peralatan navigasi di atas kapal yang mendukung dalam pencegahan, antara lain : *radar & ARPA* , *gyro compass*, *navigation light*, *GPS (Global Position System)*, *kemudi*, *navtex*, *vhf radio*

B. Kerangka Penelitian

Pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan dengan maksimal di atas kapal adalah relatif, karena sulit untuk menentukan suatu pekerjaan dapat dilakukan dengan maksimal. Hal itu dipengaruhi oleh pandangan masing-masing individu yang menentukan penilaian terhadap pekerjaan tersebut dilakukan dengan maksimal atau tidak. Hal ini juga tidak terlepas dari pengaruh peralatan navigasi di atas kapal yang masih menggunakan sistem operasi manual sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga.



Gambar 2.1 : Kerangka pikir penelitian



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Setelah bahasan permasalahan yang telah dipaparkan, berdasarkan hasil penelitian dalam penerapan pelaksanaan dinas di MV. Tanto Subur 2 untuk menghindari terjadinya bahaya tubrukan di alur pelayaran ramai, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Faktor yang paling mempengaruhi keadaan darurat pada saat olah gerak memasuki alur pelayaran Surabaya yaitu faktor manusia, dan peralatan dimana dapat mengakibatkan terjadinya bahaya tubrukan ataupun kandas.

2. Penggunaan alat-alat navigasi terutama radar belum maksimal

Upaya yang harus dilakukan agar penerapan dinas jaga di MV. Tanto Subur 2 saat melewati alur pelayaran ramai dapat berjalan dengan optimal

1. Seluruh Muallim dan *crew* kapal selalu waspada saat pelaksanaan olah gerak alur pelayaran ramai agar terhindar dari bahaya tubrukan atau kandas.
2. Menjaga semua peralatan navigasi yang mendukung saat olah gerak selalu dalam keadaan siap untuk digunakan secara optimal.

B. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian yang dilakukan, peneliti menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini memiliki kekurangan karena adanya keterbatasan penelitian yang dihadapi oleh peneliti. Adapun keterbatasan peneliti yakni sebagai berikut:

1. Pada saat olah gerak di alur pelayaran ramai dalam dalam hal ini alur pelayaran barat Surabaya peneliti tidak dapat secara langsung mengamati kegiatan tersebut. Hal ini dikarenakan peneliti sebagai seorang *Cadet* mempunyai tanggung jawab selain di anjungan, peneliti juga bertugas di haluan untuk melaksanakan pengamatan keliling untuk dilaporkan ke anjungan sehingga ada beberapa data yang peneliti dapatkan bukan dari pengamatan secara langsung melainkan melalui wawancara dengan narasumber yaitu : Nahkoda, *Chief Officer*, *Second officer*, dan Juru mudi yang bertugas jaga pada saat itu.

C. SARAN

Saran yang dapat diberikan dari peneliti atas permasalahan dalam penelitian yang sudah terlampirkan adalah :

1. Mualim jaga sebelum memasuki alur pelayaran harus mengetahui kondisi dari alur pelayaran yang akan dilalui dengan membaca *admiralty notice to marine*.
2. Mualim jaga harus selalu memastikan seluruh peralatan navigasi dalam kondisi *stand by* (siap untuk digunakan)

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, M. (2014). *Manajemen dan Evaluasi Kinerja Karyawan*. Yogyakarta : Penerbit Aswaja Pressindo, 68.
- Branch, M. (1995). *Perencanaan Kota Komprehensif*. Pengantar dan. Yogyakarta : Gajah Mada University Press., 114.
- Mazmanian, & sebatier. (1986). *Implementation and Public*. New York: Harper Collins.
- Meleong, L. J. (2002). *Metedologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Moleong. (2011). *Metode Penelitian Kualitatif: Paradigma Baru Ilmu*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Moleong, I. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Jakarta: Remaja Rosda Karya.
- Muhadjir, N. (1996). *Metedologi Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta: Rake Sarasin.
- Noelaka, A. (2008). *Kesadaran Lingkungan*. Jakarta: PT Rinika Cipta.
- Purwantomo, A. H. (2007). *Emergency Prosedur & SAR*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Sarwono, J. (2006). *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2019). *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: CV Alfabeta.
- Tim PIP Semarang. (2002). *Dinas Jaga Di kapal*. Semarang: Politeknik Ilmu Pelayarang.
- Undang, Undang. (2008). *Tentang Pelayaran*. Citra Umbara, 17.
- Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW) 1978 amendment 2010, IMO, London.

LAMPIRAN DATA HASIL WAWANCARA

Dalam proses pengumpulan data-data skripsi dengan peran Nakhoda dan Perwira jaga dalam pengumpulan data terkait “Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan Di MV. Tanto Subur 2 Saat Memasuki Alur Pelayaran Ramai”. Penulis mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada beberapa sumber baik dari Muallim di MV. Tanto Subur 2. Daftar wawancara yang penulis lakukan adalah sebagai berikut:

A. Wawancara Dengan Perwira / Muallim diatas Kapal.

1. Nama : Capt. Bambang Yuwono

Jabatan : *Master*

Pertanyaan :

- a. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MV.Tanto Subur 2 ketika memasuki alur pelayaran ramai ?

Jawaban:

Saat di alur pelayaran ramai master harus standby di Anjungan Radio VHF selalu standby ch 16 Perwira jaga selalu mengecek posisi kapal dan memantau pergerakan kapal lain dan melaporkan ke Nakhoda jika ada yang membahayakn navigasi ,Kemudi tidak boleh otomatis dan harus dipegang jurumudi jaga Menaati P2TL dan melakukan komunikasi dengan kapal lain yang sekiranya berdekatan dgn kapal kita.

- b. Bagaimana mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan?

Jawaban :

Tanto Subur 2 mempunyai 2 Radar Dihidupkan semua terutama malam hari yang 1 dengan range pendek dan satunya dengan range jauh GPS hidup 24 jam dan selalu diambil posisi secara periodik terutama di perairan yg ramai atau banyak bahaya navigasinya ECDIS dihidupkan 24 jam dan selalu dicek pergerakan kapal lain Penglihatan secara visual dengan bantuan binocular Selalu di cek dan tes semua alat navigasi sebelum berangkat dan sebelum tiba tempat berlabuh atau sandar.

2. Nama : Wawan Priantoro

Jabatan : *Chief Officer*

Pertanyaan :

- a. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MV.Tanto Subur 2 ketika memasuki alur pelayaran ramai ?

Jawaban :

Bagaimana mengoptimalkan alat-alat navigasi yang baik untuk mencegah terjadinya tubrukan?

Jawaban :

selalu memperhatikan radar dan memantau alur selalu menjaga jarak aman dengan kapal yg berlabuh harus Mengambil tindakan tegas jika seeing passing di alur ramai.

- a. Bagaimana mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan?

Jawaban:

OOW harus sering memeriksa dengan berkala sesuai aturan, baik itu secara daily, weekly ataupun monthly. Melakukan maintenance terhadap semua alat-alat navigasi diatas kapal. Ketika ada alat navigasi yg fungsinya tidak secara optimal maka segera melapor ke Nahkoda dan ke pihak Owner Superintendent

3. Nama : Supardi
Jabatan : *Second Officer*
Pertanyaan :

- a. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MV.Tanto Subur 2 ketika memasuki alur pelayaran ramai ?

Jawaban :

Melakukan pengamatan keliling yg baik dan cermat , menggunakan alat navigasi yg ada sesuai aturan no. 5 P2TL dan dinas jaga, sehingga bahaya tubrukan dapat dihindari sedini mungkin.

- b. Bagaimana mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan?

Jawaban :

Mualim jaga harus benar-benar menguasai terhadap alat-alat navigasi yg ada sbg sarana tambahan/acuan utk menilai situasi ada dan tidaknya bahaya tubrukan.



Lampiran 1

Ship Particullar MV Tanto Subur 2

PERUSAHAAN PELAYARAN NUSANTARA

PT. TANTO INTIM LINE
JL.INDRAPURA NO.29-33 SURABAYA
TELP. : (031) 3533392 (HUNTING) FAX : (031) 3533396 - 3535746
TELEX : 32802 - TANTO IA - Alamat Kawat : TANTOSHIP
E-mail : tanto@tantonet.com <http://www.tantonet.com>

SHIP'S PARTICULAR

SHIP'S NAME	: KM. TANTO SUBUR II
CALL SIGN	: JZKS
OFFICAL NUMBER	: HK-0983
M.M.S.I NUMBER	: 525013033
I.M.O NUMBER	: 9055503
NATIONALITY	: INDONESIA
OWNER	: PT. TANTO INTIM LINE
SHIP'S BUILDERS	: DAESUN SHIPPING BUILDING AND ENGINEERING CO.,LTD BUSAN KOREA
DATE KEEL LAID	: 28 DEC 1992
L.O.A	: 113 METER
L.B.P	: 103 METER
MOULDED DEPTH	: 8.50 METER
MOULDED BREADTH	: 19.00 METER
DRAFT MAX	: 6.50 METER
D.W.T	: 6810.89 TONS
DISPLASMENT	: 9219.12 TONS
HEIGH OF MAST (AIR DRAFT)	: 31 METER
T.P.C	: 16.86
F.W.A	: 13.80 CM
G.R.T	: 4811 MT
N.R.T	: 2410 MT
HATCHES/HOLDS	: 6 HATCHES/5HOLDS
MAIN ENGINE	: SSANGYONG B&W,7L35MC-4560PS@200RPM
COMPLEMENT	: 19 PERSON
CLASSIFICATION	: B.K.I

Lampiran 2

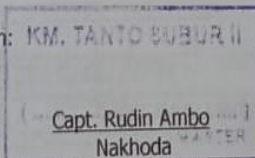
Passage Plan Balikpapan-Surabaya


PT.TANTO INTIM LINE
RENCANA LINTASAN (PASSAGE PLAN)

GPS FURUNO: WPT NO.11

Nama Kapal : KM.Tanto Subur II					Tanggal : 16 September 2021		
Voyage No : 300 B					Pel.Tujuan : Surabaya		
No.	Way point	Lintang	Bujur	Haluan Sejati	Jarak	Jrk ke tempat Pelabuhan	Nomor Peta
1.	(147) KKT BPN	01°09.74'S	116°46.76'E	180°	3.25	463.57 NM	157
2.	(146) PETROSEA	01°13.00'S	116°46.76'E	166°	4.56	460.32	157
3.	(145) BOUY 12	01°17.44'S	116°47.84'E	140°	2.95	455.76	157
4.	(144) BOUY 08	01°19.72'S	116°49.72'E	090°	4.41	452.81	157
5.	(143) BOUY 04	01°19.72'S	116°54.12'E	126°	3.58	448.40	157
6.	(142) OB BPN	01°21.85'S	116°57.00'E	135°	5.20	444.82	157,125
7.	(141) ESMINDO	01°25.50'S	117°00.70'E	226°	8.63	439.62	125
8.	(140) TUNAN	01°31.50'S	116°54.50'E	191°	45.20	430.99	125
9.	(139) KR.SARON	02°16.00'S	116°45.50'E	180°	6.89	385.79	125
10.	(138) KR.SULING	02°22.90'S	116°45.50'E	194°	38.00	378.90	125
11.	(137) PERASABASAH	03°00.00'S	116°36.50'E	195°	76.20	340.90	125,122
12.	(136) KARAYAAN	04°14.00'S	116°17.00'E	225°	56.80	264.70	122
13.	(135) KALAMBAU	04°53.60'S	115°36.00'E	235°	195.00	207.90	150,70
14.	(134) MODUNG	06°46.00'S	112°56.00'E	240°	12.90	12.90	70,96,
15.	(133) BOUY 07	06°52.48'S	112°44.75'E	TOTAL=	463.57 NM	0	70,96,96A
15.	(133) BOUY 07	06°52.48'S	112°44.75'E	240°	1.16	16.43 NM	70,96,96A
16.	(132) BOUY 04	06°53.45'S	112°44.10'E	215°	5.10	15.27	70,96,96A
17.	(131) BOUY 11	06°58.27'S	112°42.39'E	200°	3.10	10.17	70,96,96A
18.	(130) BOUY 06	07°00.80'S	112°40.58'E	215°	1.53	7.07	70,96,96A
19.	(129) BOUY 13	07°02.20'S	112°39.96'E	204°	2.95	5.54	70,96,96A
20.	(128) BOUY 15	07°05.10'S	112°39.39'E	191°	2.59	2.59	70,96,96A
21.	(127) MASPION	07°07.69'S	112°39.60'E	TOTAL=	16.43 NM	0	84
					OB TO OB	444.82	

ETA Pelabuhan Tujuan : 18-09-2021 / Lt
Kecepatan Rata-Rata : 10.0 Knot

Diketahui Oleh:  **KM. TANTO SUBUR II**
Capt. Rudin Ambo
Nakhoda

Dipersiapkan oleh: 
Supardi
Mualim II

F-076(01-08)K/SET

PT. TANTO INTIM LINE

IMMIGRATION REGULATIONS
CREW LIST

F-05.01

Name of Vessel / Nama Kapal : MW. TANTO SUBURI II
 Gross Tonnage / GT Kapal : 4811 TON
 Agent in Port / Keagenan : PT. TANTO INTIM LINE
 Owner's / Pemilik : PT. TANTO INTIM LINE
 Date Of Arrival / Tanggal Tiba : AGUSTUS 2021
 Date Of Departure / Tanggal Berangkat : AGUSTUS 2021

Last Port / Pelabuhan Sebelumnya : BALKUPAPAN
 Next Port / Pelabuhan Selanjutnya : BALKUPAPAN

No.	Name / Nama Awak	Sex / Jenis	Date of Birth / Tanggal Lahir	Nationality / Kebangsaan	Travel Document No. / No. Buku Pelaut	Doc. Of Travel Expired / Tanggal berakhir buku Pelaut	Duties on board / Jabatan	Seafarer Code / Kode Pelaut	No. PRL	Date of Sign On / Tanggal Sign On	Certificate / Sertifikat Jizyah Pelaut	Certificate No. / No. Sert. Jizyah Pelaut
1	Bambang Yuwono	M	17-08-1971	Indonesia	E 043889	11.01.2023	Nakhoda	620007739	NO.4011/PKL.SBA/VI/2020	11-07-2020	ANT I	620007739 N 12015
2	Wawan Priantoro	M	26-09-1971	Indonesia	E 023664	19.08.2022	Mualim I	6200073136	NO.109/PKL.SBA/VI/2020	17-10-2020	ANT II	6200073136 N 20317
3	Suardi	M	13-05-1989	Indonesia	F 045591	18.07.2022	Mualim II	6201296929	NO.137/PKL.SBA/VI/2020	07-11-2020	ANT III	6201296929 M 30415
4	Tegar Tahla Fananta	M	21-09-1994	Indonesia	E 039064	21.01.2023	Mualim III	6211510982	NO.591/PKL.SBA/VI/2021	30-01-2021	ANT III	6211510982 N 30319
5	Dandung Rulianto	M	03-03-1986	Indonesia	E 081089	19.05.2023	KKM	6200428651	NO.4173/PKL.SBA/VI/2020	17-07-2020	ATT I	6200428651 T 10519
6	Marnang Hariyandi	M	01-05-1986	Indonesia	E 118886	15.12.2021	Masinis II	6200353062	NO.439/PKL.SBA/VI/2021	16-07-2021	ATT II	6200353062 T 30216
7	Pura Noel Siompu	M	23-12-1989	Indonesia	F 250225	11.07.2022	Masinis III	6201318844	NO.360/PKL.SBA/VI/2021	16-01-2021	ATT III	6201318844 S 30219
8	Dwi Rizkianto	M	17-02-1994	Indonesia	D 060716	22.04.2022	Masinis IV	6211408274	NO.465/PKL.SBA/VI/2020	17-10-2020	ATT III	6211408274 T 30117
9	Ruslan	M	12-06-1977	Indonesia	F 219328	18.02.2022	Electriciant	6201331847	NO.2189/PKL.SBA/VI/2020	01-04-2020	ET O	6201331847 E10219
10	Panglian	M	04-01-1981	Indonesia	E 048998	18.01.2023	Strang	6200118115	NO.4175/PKL.SBA/VI/2020	17-07-2020	ABLE DECK	6200118115 940516
11	Armad Adi Santosa	M	28-07-1978	Indonesia	F 076198	19.10.2022	Juru Mudi I	6201037024	NO.103/PKL.SBA/VI/2021	08-01-2021	ABLE DECK	6201037024 4340516
12	Rohananda Wicakana	M	03-04-1995	Indonesia	D 044687	01.02.2022	Juru Mudi II	6211407736	NO.613/PKL.SBA/VI/2021	25-02-2021	ABLE DECK	6211407736 930517
13	Muhammad Fauzi	M	11-04-1980	Indonesia	E 058591	17.02.2023	Juru Mudi III	6200362761	NO.226/PKL.SBA/VI/2021	15-04-2021	ABLE DECK	6200362761 51340515
14	Khosni Khasni	M	29-01-1977	Indonesia	E 107338	29.07.2023	Juru Minyak I	6200201792	NO.289/PKL.SBA/VI/2020	14-11-2020	ABLE ENGINE	6200201792 420216
15	Paramadhana Putra	M	02-03-1994	Indonesia	E 107769	04.08.2023	Juru Minyak II	6211516277	NO.59/PKL.SBA/VI/2021	08-04-2021	ATT III	6211516277 T 30119
16	Dodi Purno Suwigno	M	19-01-1990	Indonesia	D 036127	15.01.2022	Juru Minyak III	6201009234	NO.2300/PKL.SBA/VI/2020	17-04-2020	ABLE ENGINE	6201009234 6420216
17	Rudiyono	M	03-09-1981	Indonesia	F 797051	02.11.2021	Juru Masak	6201009234	NO.315/PKL.SBA/VI/2021	14-02-2021	FOOD HANDLING	6201009234 60711
18	Rajyananda Hinema	M	24-02-2000	Indonesia	G 012316	06.07.2023	Cadet Deck	6211938751	-	17-10-2020	BST	6211938751 010319
19	Adamsyhan Ridhoul Rizal	M	02-04-2000	Indonesia	F 340132	27.03.2023	Cadet Mesin	6211912721	-	01-01-2021	BST	6211912721 010519
Total Crews / Total Awak : 19												

Capl. Bambang Yuwono
 Nakhoda / Master

Edison 2019

Revisi 2

Date : 01 Sept 2019

Lampiran 3 Crew List

Lampiran 4

Pelaksanaan dinas jaga



Cadet jaga sedang melaksanakan pengamatan sekeliling



Juru mudi sedang melaksanakan tugas jaga pada saat memasuki alur pelayaran
ramai



Dalam situasi alur pelayaran ramai membutuhkan pengamatan keliling yang baik



Posisi kapal yang bersilangan



Mualim yang tidak memplot posisi target dan gambar target yang telah diplot



GPS dan Mualim yang mengplot posisi di peta berdasarkan GPS



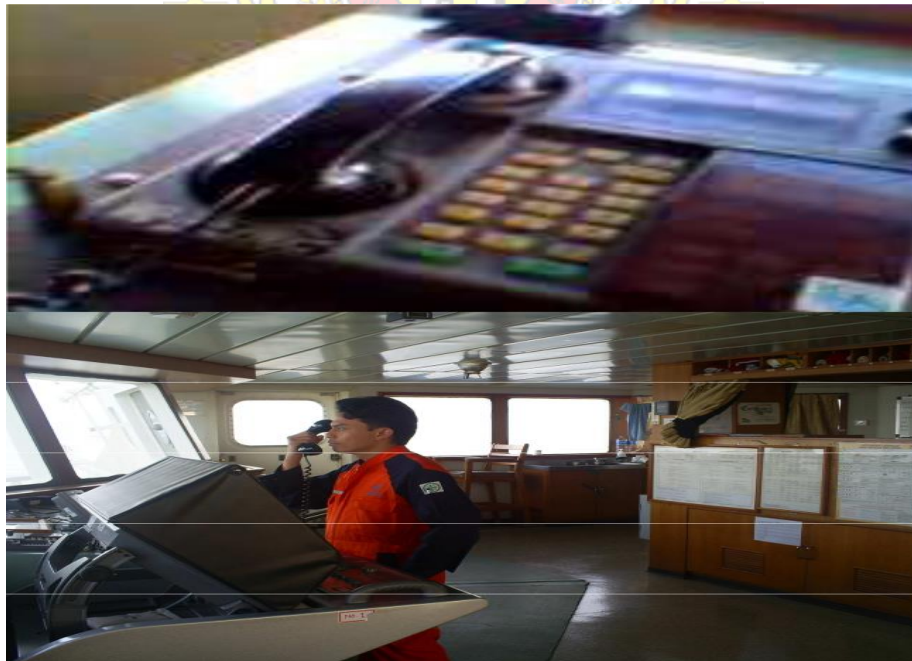
Gyro repeater yang berada di wing bridge yang harus disinkronkan dengan master gyro



Navtex dalam posisi hidup



Kemudi di anjungan dan *emergency steering* yang harus dicek kondisinya agar dapat digunakan dalam keadaan darurat.



VHF dan Muallim yang sedang mengobrol dengan kapal lain menggunakan VHF

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Rayhananda Hintama
2. Tempat, Tanggal lahir : Banjarnegara, 24 Februari 2000
3. Alamat : Lemahjaya rt 03/02 Wanadadi, Banjarnegara
4. Agama : Islam
5. Nama Orang tua
 - a. Ayah : Rakhmat Hidayanto
 - b. Ibu : Dyah Dwi Safitri
6. **Riwayat Pendidikan**
 - a. SDN 3 Lemahjaya
 - b. SMPN 1 Wanadadi
 - c. SMAN 1 Wanadadi
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
7. **Pengalaman Praktek Laut (PRALA)**

KAPAL : MV.Tanto Subur 2

PERUSAHAAN : PT. Tanto Intim LIne

ALAMAT : Jl. Indrapura No.29-33,
Kemayoran,Kec.Kremlangan,Surabaya,60176