



**OPTIMALISASI PROSEDUR SERAH TERIMA JAGA SEBELUM
MELAKSANAKAN JAGA DI KAPAL MT. NECTAR**

SKRIPSI

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

Oleh

RIZKY BAHARIYANDI
551811136860 N

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

2023

HALAMAN PERSETUJUAN
OPTIMALISASI PROSEDUR SERAH TERIMA JAGA SEBELUM
MELAKSANAKAN JAGA DI KAPAL MT.NECTAR

Disusun Oleh:

RIZKY BAHARIYANDI

551811136860 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 06 FEBRUARY 2023

Dosen Pembimbing I

Materi



Capt. DIAN WAHDIANA, M.M

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

Dosen Pembimbing II

Penulisan



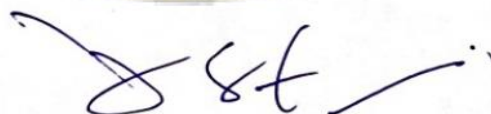
ARYA WIDIATMAJA, S.Si. T.M.Si

Penata (III/c)

NIP. 19830911 200912 1 003

Mengetahui / Menyetujui

Ketua Program Studi Nautika



YUSTINA SAPAN, S.ST, MM

Penata Tk.I (III/d)

NIP. 19771129200502 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "OPTIMALISASI PROSEDUR SERAH TERIMA JAGA SEBELUM MELAKSANAKAN JAGA DI KAPAL MT.NECTAR" karya,

Nama : Rizky Bahariyandi

NIT : 551811136860 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi NAUTIKA,

Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari SELASA, tanggal 17 FEBRUARI 2023

Semarang, 17 FEBRUARI 2023

PENGUJI

Penguji I : Capt.Samsul Huda, MM, Mar *o/n*
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19721228 119803 1 001

Penguji II : Capt. Dian Wahdiana, M.M
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 1970711 199803 1 003

Penguji III : Pranyoto, S.Pi, M.AP.
Pembina (IV/a)
NIP. 19641212 199808 1 001

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. Dian Wahdiana, M.M
Pembina Tk.I (IV/b)
NIP. 1970711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : RIZKY BAHARIYANDI

NIT : 551811136860 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Skripsi dengan judul "Optimalisasi Prosedur Serah Terima Jaga Sebelum Melaksanakan Jaga Di Kapal MT. NECTAR". 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 oranglain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini, saya siap menanggung resiko/sanksi yang di jatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya ini.

Semarang, 06 FEBRUARI 2023

Yang menyatakan,



RIZKY BAHARIYANDI
NIT. 551811136860 N

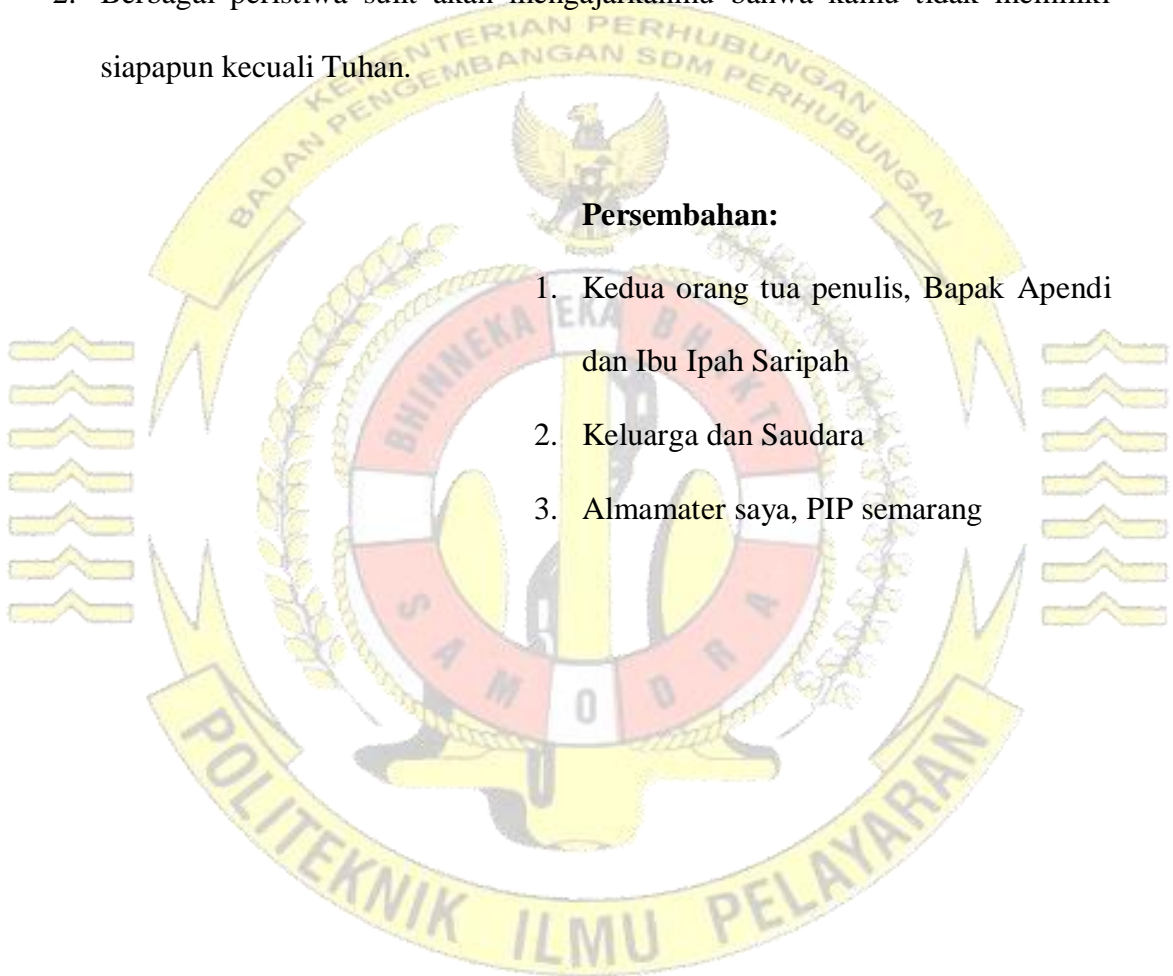
MOTO DAN PERSEMBAHAN

Akan selalu ada jalan menuju sebuah kesuksesan bagi siapapun, selama orang tersebut mau berusaha dan bekerja keras untuk memaksimalkan kemampuan yang ia miliki.

1. Rahasia untuk maju adalah memulai.
2. Berbagai peristiwa sulit akan mengajarkanmu bahwa kamu tidak memiliki siapapun kecuali Tuhan.

Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Apendi dan Ibu Ipah Saripah
2. Keluarga dan Saudara
3. Almamater saya, PIP Semarang



PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmatnya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Optimalisasi Prosedur Serah Terima Jaga Sebelum Melaksanakan Jaga di Kapal MT.NECTAR”.

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 skripsi ini banyak hambatan serta rintangan yang penulis hadapi namun pada akhirnya dapat melaluinya berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada yang terhormat:

1. Capt. Dian Wahdiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan kemudahan dalam menuntut ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Capt. Dian Wahdiana, M.M. selaku Dosen Pembimbing materi yang dengan sabar dan tanggungjawab telah memberikan dukungan, bimbingan, dan pengarahan dalam penyusunan skripsi ini.
3. Bpk Arya Widiatmaja, S.Si. T,MSi selaku Dosen Pembimbing penulisan yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
4. Seluruh taruna-taruni PIP Semarang angkatan 55 yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi.

5. Seluruh senior dan staff sewaktu saya praktek yang telah memberi semangat dan motivasi untuk terus belajar serta membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
6. Seluruh Perwira dan *Crew* di atas kapal MT. NECTAR yang telah membantu kelancaran dalam penyusunan skripsi ini.
7. Teman dan sahabat saya yang telah mendukung saya dalam penyusunan skripsi ini.

Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi diri sendiri dan orang lain serta dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan, sehingga penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Semarang,

2023

Penulis

RIZKY BAHARIYANDI

NIT. 551811136860 N

ABSTRAKSI

Bahariyandi,Rizky , NIT. 551811136860 N, 2022, “*Optimalisasi prosedur serah terima jaga sebelum melaksanakan jaga di kapal MT. NECTAR*”, Skripsi, Program Diploma IV , Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dian Wahdiana, M.M, Pembimbing II: Arya Widiatmaja, S.Si. T.M.Si

Sesuai dengan aturan dinas jaga yang telah ditetapkan di atas kapal, berdasarkan Collision Regulation 1972, STCW 1978 as amended in 2010 Regulation II/1, semua kapal wajib melaksanakan tugas jaga tersebut tanpa terkecuali. Hal tersebut dilakukan untuk mencegah terjadinya tubrukan. Keberhasilan pelayaran sampai di tempat tujuan dengan selamat tanpa mengalami kecelakaan dan tepat waktu sangat tergantung kepada kemampuan dan kinerja sumber daya manusia di atas kapal, khususnya perwira yang melaksanakan dinas jaga.

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

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

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

Kata Kunci: Dinas Jaga, Serah Terima, Prosedur, STCW 2010

ABSTRACT

Bahariyandi,Rizky , NIT. 551811136860 N, 2022, “*Optimalisasi prosedur serah terima jaga sebelum melaksanakan jaga di kapal MT. NECTAR*”, Skripsi, Program Diploma IV , Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Dian Wahdiana, M.M, Pembimbing II: Arya Widiatmaja, S.Si. T.M.Si

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

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

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

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

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

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	.ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI	viii
ABSTRACT	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	3
C. Rumusan Masalah	3
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	4
BAB II. KAJIAN TEORI.....	6
A. Deskripsi Teori	6
B. Kerangka Penelitian	20

BAB III. METODE PENELITIAN	21
A. Metode Penelitian	22
B. Tempat Penelitian	25
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	25
D. Teknik Pengumpulan Data	27
E. Instrumen Penelitian.....	34
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	37
G. Pengujian Keabsahan Data.....	40
BAB IV. HASIL PENELITIAN	42
A. Gambaran Konteks Penelitian	42
B. Deskripsi Data.....	44
C. Temuan.....	49
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	60
BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....	77
A. Simpulan.....	77
B. Keterbatasan Penelitian	79
C. Saran.....	79
DAFTAR PUSTAKA.....	81
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	82

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel Perbandingan penelitian terdahulu dan penelirian sekarang... 42

Tabel 4.2 Tabel *Ship Particular* MT. Nectar 45

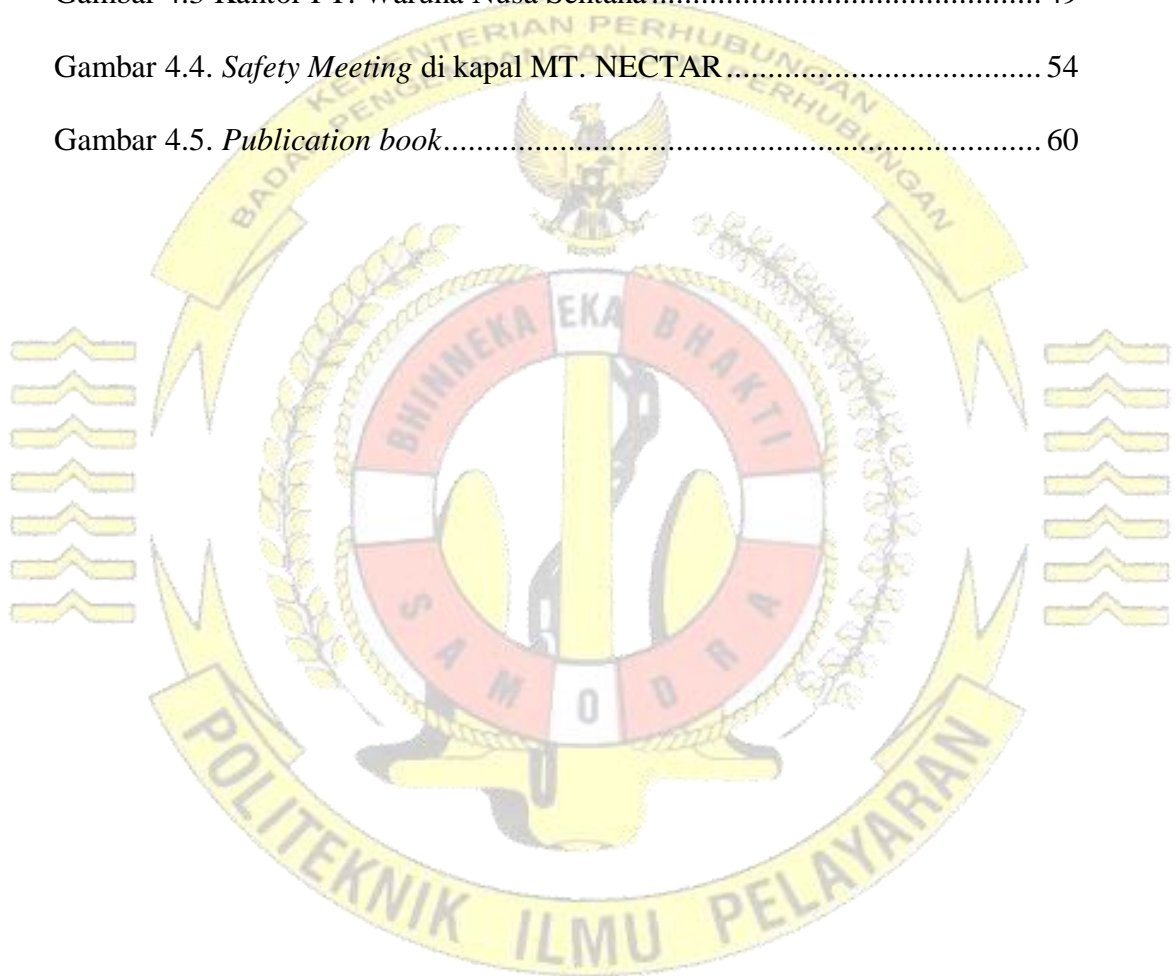
Tabel 4.3 Tabel *Crew List* MT. Nectar 46

Tabel 4.4 Tabel Penyebab tidak maksimal nya kegiatan dinas jaga..... 50



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pikir Penelitian	20
Gambar 4.1 MT. Nectar	44
Gambar 4.2 MT. Nectar 2	45
Gambar 4.3 Kantor PT. Waruna Nusa Sentana	49
Gambar 4.4. <i>Safety Meeting</i> di kapal MT. NECTAR	54
Gambar 4.5. <i>Publication book</i>	60



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Crew List MT. NECTAR	82
Lampiran 2	Ship Particulars MT. NECTAR	83
Lampiran 3	MT. NECTAR.....	84
Lampiran 4	Pengaturan Tugas Jaga di MT. NECTAR	85
Lampiran 5	Pengaturan Tugas Jaga di MT. NECTAR.....	86
Lampiran 6	<i>Checklist</i> Serah Terima Jaga di Laut.....	87
Lampiran 7	<i>Checklist</i> Serah Terima Jaga di Pelabuhan.....	88
Lampiran 8	<i>Checklist</i> Serah Terima Jaga saat berlabuh.....	89
Lampiran 9	Teks Wawancara.....	86
Lampiran 10	Hasil Turnitin.....	94



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Peran transportasi laut adalah salah satu peran penting akomodasi di era yang modern ini. Hal ini berhubungan langsung dengan angkutan laut terutama kapal – kapal niaga dalam mendistribusikan muatan dalam jumlah besar. Terutama untuk kegiatan export import barang yang dapat menghasilkan keuntungan bagi negara. Oleh karena itu sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi alternatif utama karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dengan jumlah yg besar serta biaya yang lebih kecil dibandingkan transportasi lain.

Keunggulan lain menggunakan transportasi laut adalah bisa menjangkau daerah pedalaman sehingga menjadi transportasi utama tidak memerlukan biaya besar dalam membangun infrastruktur dan mampu mengangkut volume besar. Pada dasarnya fasilitas pelayaran cenderung mementingkan pengerjaan kargo menjadi lebih lancar dan efisien. Maka dari itu transportasi laut sangat lah penting untuk menunjang segala kebutuhan yang harus di perlukan khusus nya di negara kita ini.

Berbanding melalui prinsip-prinsip di atas, perwira jaga harus memenuhi tugas nya agar tidak terjadi kesalahan pada saat melakukan serah terima oleh karena itu di atas kapal harus benar-benar memahami ketika pada saat akan melakukan jaga atau pada saat akan melaksanakan serah terima jaga harus selalu mengikut prosedur yang ada dalam melaksanakan dinas jaga.

Aturan yg telah ditetapkan di kapal berdasarkan (Collision Regulation 1972, STCW 1978 as amended in 2010 Regulation II/1) semua kapal wajib melaksanakan tugas jaga tersebut tanpa terkecuali untuk mencegah terjadinya bahaya baik sedang berlayar maupun sandar. Agar hal tersebut dapat dilaksanakan dengan baik dibutuhkan kecakapan bagi para perwira dalam membawa kapal dengan aman serta di tempuh dengan jarak terpendek dan juga disertai dengan rasa tanggung jawab dan kemampuan atau keahlian kerja yg tinggi. Karena keberhasilan pelayaran selamat sampai tujuan tanpa adanya kecelakaan pada saat berlayar dan bisa sampai dengan waktu yang sudah ditentukan semua tergantung kepada kemampuan dan kinerja sumber daya manusia itu sendiri di atas kapal. Dalam pelaksanaan dinas jaga dalam keadaan kapal pada saat sedang berlayar perlunya ketelitian, tanggung jawab, konsentrasi yang tinggi dalam membawa kapal serta kemampuan pelaut dalam pengambilan keputusan dari segala kondisi yang akan dihadapi. Maka mualim sebagai pengganti nahkoda dia harus bisa bertanggung jawab penuh pada saat melakukan dinas jaga, seperti bertanggung jawab penuh didukung juga dengan data-data navigasi yang didapatkan dari pemerintah/agen yang terkait. Diperlukan partisipasi dari mualim itu sendiri dalam mengolah informasi seperti rintangan pelayaran, pencemaran laut agar dalam pelaksanaan dinas.

Adanya permasalahan sebelum melaksanakan serah terima jaga kapal berlayar, kapal sandar di pelabuhan ataupun kapal sedang berlabuh jangkar yang disebabkan oleh kesalahan dari crew pada saat serah terima tugas jaga

pada saat kapal berlayar, sandar di pelabuhan, maupun pada saat kapal sedang berlayar yang bisa mengganggu kegiatan operasional kapal nantinya. Dalam hal ini merasa perlu membahas tentang penelitian mengenai pengoptimalan prosedur serah terima jaga sebelum melaksanakan jaga di kapal MT . NECTAR.

B. Fokus Penelitian

Bersumber pada penelitian yang penulis lakukan fokus penelitian merupakan suatu hal yang bertujuan untuk membatasi suatu masalah yang terjadi guna memilih data relevan dan yang tidak relevan agar tidak menyimpang dari pembahasan yang ada pada masalah penelitian yang akan penulis bahas mengingat luasnya cakupan pembahasan dalam penyusunan penelitian ini, penulis pun menyadari memiliki keterbatasan ilmu pengetahuan serta waktu pelaksanaan pada saat melakukan penelitian. Melihat banyaknya serah terima jaga yang tidak optimal pada saat sebelum melaksanakan tugas dinas jaga, maka dari itu peneliti mengulas semua yang terkait tentang pengoptimalan serah terima jaga

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan mengenai dinas jaga di atas, tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga di kapal MT. NECTAR dapat berjalan sesuai dan mengikuti prosedur yang sudah ditentukan, maka penulis. Memberikan rumusan masalah agar mempermudah dalam mencari solusi dari permasalahan tersebut .Ada beberapa masalah utama yang akan dibahas oleh penulis dalam skripsi ini. Masalah-masalah pokok tersebut antara lain:

1. Faktor apakah yang menyebabkan kurang optimal nya serah terima jaga oleh perwira/crew ?
2. Bagaimana cara melakukan serah terima jaga dengan dan benar sesuai prosedur ?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan dan maksud penelitian dalam menyajikan skripsi tersebut yaitu:

1. Meningkatkan pengetahuan maupun pemahaman akan aturan jaga yang baik dan tepat sesuai prosedur.
2. Untuk meningkatkan tanggung jawab kerja awak kapal dalam melaksanakan serah terima tugas jaga sehingga kegiatan operasional kapal.

E. Manfaat Hasil Penelitian

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Bagaimana penelitian dapat dilakukan penulis diharapkan mampu menambah wawasan baru dalam menganalisis pengotimalan serah terima jaga.
 - b. Memberikan informasi dan membantu untuk menambah pengetahuan dan wawasan *crew* akan penting nya serah terima jagasesusai dengan prosedur yang ada.
 - c. Serta dapat melatih peneliti untuk dapat menjelaskan dan berpendapat untuk pendapatnya dalam menjelaskan penelitian ini.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Bagi *crew deck* di kapal

Dapat memahami upaya dan juga dapat melaksanakan serah terima jaga sesuai dengan prosedur yang ada untuk kelancaran operasional kapal.

b. Bagi perusahaan

Diharapkan dapat dijadikan pedoman dan sebagai bahan evaluasi untuk mengatasi masalah yang sering terjadi diatas kapal khusus nya serah terima jaga yang terkadang kurang optimal dalam pelaksanaannya.

c. Bagi lembaga pendidikan

Khusus nya didalam lingkungan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang sebagai pedoman dan bahan bacaan untuk menambah pengetahuan bagi Taruna/Taruni program studi Nautika yang akan menyusun karya ilmiah.

d. Bagi Pembaca

Dengan karya ilmiah ini dapat menambah wawasan bagi pembaca tentang pengoptimalan prosedur serah terima jaga sebelum melaksanakan jaga dan sebagai bahan referensi bagi penulis-penulis lainnya.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Tugas jaga menurut **Kamus Besar Bahasa Indonesia** adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawata, sedang bertugas. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan.

Menurut Branch (2017: 114), dinas jaga yaitu bertanggung jawab pada koperasi keamanan pelabuhan atau lokasi lain untuk mencegah atau mengurangi resiko pencurian atau resiko terakait lainnya.

Dari pengertian di atas, tugas jaga yaitu kegiatan pengamanan yang dilakukan di pelabuhan , di laut , maupun sedang berlabuh jangkar untuk menjadikan kondisi kapal terkendali serta aman dan kegiatan operasional kapal dapat berjalan dengan lancar. Ikuti tata cara yang diperlukan dan perlindungan semua peralatan kapal dari kerusakan maupun pencurian pada personel tertentu.

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga dikapal pada waktu kapal sedang berlayar maupun kapal sedang berlayar maupun kapal sandar dipelabuhan telah di atur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tugas tanggung jawab , dinas di kapal meliputi

1. Dinas Harian
 - a. Dilakukan pada hari-hari kerja sedangkan hari minggu dan hari besar libur
 - b. Tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan

operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil

2. Dinas Jaga

Dilakukan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari jaga laut, jaga pelabuhan dan jaga radio.

3. Sistem Umum Dinas Jaga di Atas Kapal

a. Prosedur Jaga Laut

Adapun prosedur jaga laut yang sesuai dengan ketentuan, yaitu:

1). Jaga laut dimulai dari awal kapal lepas sandar dari pelabuhan sampai ke pelabuhan berikutnya.

2). Perwira jaga terdiri dari satu perwira dek dan satu perwira kamar mesin kecuali ada penetapan lain oleh Nahkoda atau KKM

3). Serah terima jaga Perwira jaga dek dan masinis jaga setiap kapal pada umumnya sama. Seperti contoh kapal tempat taruna praktek, pada jam saat jam jaga mualim I (00.00 – 04.00) sebelum pergantian tugas jaga kurang lebih 30 menit sebelumnya pada jam 03.30 Jurumudi atau *Cadet* jaga menginformasikan kepada pengganti tugas jaga, yaitu Mualim II, Jurumudi II yang akan bertugas jaga berikutnya.

4). Kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan selama jaga laut adalah yang sifatnya untuk keselamatan kapal dan keamanan kapal. Secara umum tanggung jawab perwira jaga, meliputi hal sebagai berikut :

a). Menjaga kemanan kapal antara lain : pencurian, hanyut, kandas

kebakaran dan lain-lain.

- b). Menjalankan perintah nahkoda antara lain : *Master standing order*, *Night Order* yang bersifat umum dan khusus.
- c). Menjalankan perintah atau ketentuan yang berlaku antara lain : pemasangan penerangan, mencegah polusi air/udara memasang bendera/semboyan yang di haruskan serta mengikuti peraturan Bandar.

Menurut **Kurniawan Ridho** (2018: 1) Petugas jaga terdiri dari perwira jaga dibantu oleh juru mudi dan penjarwala/kelasi. Tugas jaga dilaksanakan pada saat:

1. Kapal sedang berlabuh jangkar.
 2. Kapal sedang berlayar/dalam perjalanan ke pelabuhan tujuan.
 3. Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal tekepil pada pelampung kepil.
 4. Kapal sedang berolah gerak tiba di pelabuhan dan berangkat dari pelabuhan.
 5. Kapal sedang melakukan muat bongkar.
 6. Kapal menerima/menurunkan pandu.
4. Tugas dan tanggung jawab perwira saat kapal berlabuh

Menurut Nur Hassan (2017: 5) Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal berlabuh jangkar antara lain:

- a. Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu, maupun bahaya bahaya lain.
- b. Memeriksa posisi jangkar setiap saat, apakah jangkar menggaruk, pada

cuaca buruk khususnya angin yang cukup keras.

- c. Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh jangkar pada malam hari, dan memasang bola hitam di haluan pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.

5. Tugas dan tanggung jawab perwira saat sedang berlayar

Menurut **Manikome** (2017: 10) Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal sedang berlayar, yaitu:

- a. Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi.
- b. Mampu menggunakan alat-alat navigasi elektronik, jika diperlukan dan mengetahui segala keterbatasannya. Kalau seandainya terdapat kendala bisa membaca manual book yg tersedia di atas kapal.
- c. Menggunakan jarak jangkauan radar yang memadai dan harus selalu dirubah secara berkala, sehingga setiap sasaran dapat.
- d. Melakukan plotting sedini mungkin.
- e. Membuat penilaian tepat terhadap situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya.

6. Tugas dan tanggung jawab perwira jaga di pelabuhan

Menurut **Subaidi**, (2018: 5) Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat di pelabuhan, yaitu;

- a. Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada seluruh bagian-bagian kapal.
- b. Memberitahukan pasang surut air di pelabuhan.

- c. Memperhatikan tangga, *tross-tross*, serta memasang *rat guard* pada tali kepil.
 - d. Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
 - e. Membaca *draft* dan mencatat *ship's condition*.
 - f. Mencegah polusi air maupun udara.
 - g. Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal
7. Serah Terima Tugas Jaga

Menurut **Manikome** (2017: 32) Serah terima tugas jaga perwira-perwira yang bertugas jaga tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul keraguan bahwa pengganti tidak mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara efektif. Jika pada saat penyerahan tugas jaga sedang dilakukakukan operasi penting, maka hal ini harus diteruskan oleh perwira yang akan digantikan, kecuali bilamana diperintahkan lain oleh Nahkoda.

Tepat sebelum penyerahan tugas jaga, perwira pengganti harus diberitahu oleh perwira yang bertugas jaga mengenai hal-hal sebagai berikut:

- a. Sebelum serah terima jaga, penjaga sebelumnya harus melporkan tugas nya kepada pengganti jaga dan menyakini laporan tersebut telah akan mengerti dan melakukan tugas jaganya.
- b. Jurnal juga telah diisi lengkap dan di tanda tangani oleh petugas jaga lama sebagai pertanggung jawaban tugas jaga.
- c. Posisi, haluan, kecepatan dan putaran mesin, jarak tampak, cuaca, dan pasang surut juga arus pasang surut.

- d. Bahaya dan kondisi yang mungkin akan dijumpai.
- e. Kondisi operasional peralatan navigasi di kapal termasuk kesalahannya dialami setiap perwira jaga dan segala keterbatasannya.
- f. Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang di pasang atau dibunyikan.
- g. Keadaan alat-alat pemadam kebakaran
- h. Perintah-perintah tetap dan khusus dari Nahkoda.
- i. Tiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal, awak kapal, muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran.
- j. Prosedur-prosedur untuk pemberitahuan kepada penguasa yang tepat .Perwira pengganti sebelum mulai bertugas jaga harus memeriksa bahwa:
 - 1). Melakukan pemeriksaan keliling di sekitar akomodasi.
 - 2). periksa keadaan *deck*, system deteksi kebakaran.
 - 3). Kesalahan pedoman/*gyro* di tentukan paling sedikit satu kali tiap jaga.
 - 4). Jurumudi dan *autopilot* tiap jaga.
 - 5). Adakan pengujian *autopilot* tiap jaga.
 - 6). Lakukan pengujian seluruh penerangan navigasi dan isyarat tiap jaga.
 - 7). Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan ketika pada saat kebakaran telah ditaati.
 - 8). Tidak adanya kondisi atau hal ikhwal luar yang membahayakan yang apapun lainnya.

8. Pelaksanaan Tugas Jaga

Menurut Manikome (2017: 30-35) Melaksanakan tugas jaga harus selalu memperhatikan :

- a. Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat.
- b. Menaruh perhatian khusus pada :
 - 1). Cuaca dan keadaan laut.
 - 2). Penataan semua peraturan tentang keselamatan perlindungan kebakaran.
 - 3). Kedudukan air di got-got dan tanki-tanki.
 - 4). Semua orang dikapal dan lokasinya, khususnya merek yang berada di dalam ruangan-ruangan jarak jauh dan tertutup.
 - 5). Pemasangan dan pembunyian secara tepat dari lampu-lampu dan ada isyarat-isyarat bunyi. Dipastikan sebelum berlayar dicek kembali apakah ada lampu navigasi yg mati. Dan pastikan isyarat-isyarat bunyi sudah di tes sebelum keberangkatan.
- c. Dalam cuaca buruk atau pada penerimaan peringatan topan, mengambil tindakan seperlunya untuk melindungi kapal.
- d. Mengambil tindakan perwira jaga terhadap polusi lingkungan oleh kapal.
- e. Dalam keadaan darurat yang mengancam keselamatan kapal, dibunyikan alarm, beritahukan Nahkoda, mengambil semua tindakan yang mungkin guna mencegah kerusakan apapun pada kapal, muatannya dan para pelayar di kapal dan jika perlu minta bantuan dari

penguasa di darat atau kapal-kapal yang berdekatan. Perlu juga memperhatikan prosedur keadaan darurat agar bisa berjalan lancar.

- f. Mengetahui tentang kondisi stabilitas kapal sehingga bila terjadi kebakaran, penguasa pemadam kebakaran di darat dapat diberitahukan tentang banyaknya air yang dapat di pompakan di kapal tanpa membahayakan kapal.
- g. Memberikan bantuan ke kapal atau orang yang dalam marabahaya
- h. Mencatat didalam buku harian semua peristiwa penting mengenai kapal.

9. Ketentuan tentang Familiarisasi yang diinginkan oleh *konvensi STCW '95*

Ketentuan familiarisasi yg disyaratkan oleh *ISM Code* :

- a. Bahwa setiap pelaut harus mengenal sebelum diberikan tugas-tugas.
- b. Bahwa dokumentasi dari familiarisasi ini harus dipelihara.
- c. Prosedur pengenalan kapal harus dikembangkan oleh perusahaan dan diberikan kepada Nahkoda
- d. Prosedur-prosedur harus mengalokasi cukup waktu untuk pengenalan.
- e. Prosedur-prosedur memasukan ketentuan-ketentuan bahwa familiarisasi diselenggarakan oleh personel yg sesuai dan kualifikasi yg cukup.
- f. Bahasa yang dipakai dapat dimengerti oleh ABK yg baru.

10. Hubungan *ISM Code* dan *convensi STCW '95*

ISM Code adalah ketentuan internasional tentang management untuk :

- a. Pengoperasian kapal secara aman.

- b. Pencegahan pencemaran di laut.

11. *STCW* Bab VIII: Tugas jaga

Bagian Aturan *STCW* ini akan diselaraskan dengan *ILO MLC*. *ILO MLC* telah ditandatangani pada tahun 2006 dan dibuat sebagai aturan baru yang mengatur hak para pelaut sehingga akan ada *standar minimum global* tentang bagaimana pelaut diperlakukan harmonisasi dengan *IMO MLC*. Ketika *IMO (International Maritime Organization)* melakukan pengawasan atas sertifikasi berdasarkan *Konvensi STCW*, *ILO* melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan *Konvensi MLC*. Ketika *ILO* mengadopsi “*Seafarers Bill of Rights*” (Hak-Hak Dasar Pelaut) bagi para pelaut di dunia, semua pihak pemerintah, pelaut dan pemilik kapal memuji standar kerja baru ini sebagai perkembangan penting bagi sektor industri dunia yang paling terglobalisasi. *IMO* telah mengambil langkah penting untuk membangun perlindungan di bidang keselamatan, sertifikasi dan polusi, tetapi sektor ini dibanjiri dengan berbagai standar ketenagakerjaan internasional dari sejak lebih dari delapan dekade terakhir. *ILO MLC 2006* memodernisasi standar-standar ini untuk :

- a. Konsolidasi dan memperbarui lebih dari 60 *Konvensi ILO* dan Rekomendasi-rekomendasinya yang telah pernah dibuat sebelumnya.
- b. Menetapkan persyaratan minimum bagi pelaut untuk bekerja pada sebuah kapal.
- c. Menangani kondisi kerja, akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan katering, perlindungan kesehatan, perawatan medis, jaminan social.

- d. Mempromosikan kepatuhan bagi operator dan pemilik kapal dengan memberikan fleksibilitas yang cukup pada pemerintah untuk yang menerapkan persyaratan dalam cara yang terbaik disesuaikan dengan undang-undang nasional masing-masing negara.
- e. Memperkuat mekanisme penegakan/pelaksanaan pada semua yang di tingkatan termasuk ketentuan untuk prosedur keluhan yang tersedia bagi pelaut, pengawasan yang dilakukan oleh para pemilik kapal dan nakhoda terhadap kondisi kapal-kapal mereka, yurisdiksi negara bendera dan kontrol atas kapal mereka, dan inspeksi negara pelabuhan pada kapal asing.

12. Ketentuan *section B-VIII/1 STCW*

Sesuai dengan *section B-VIII/ 1 STCW* untuk jaga di laut, dapat ditetapkan sebagai teladan dalam jaga pelabuhan :

- a. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “Sesuatu kegiatan yang mendesak” harus hanya pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.
- b. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat dalam pengoprasian kapal harus selalu waspada terhadap factor-factor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas) factor-factoryang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan ketika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan

pengoprasian kapal. Oleh karena itu setiap crew kapal harus mempunyai jam istirahat yang cukup agar tidak terjadi hal-hal yang mempengaruhi dalam bekerja di atas kapal sehingga operasional kapal dapat berjalan lancar. Jika kurang nya jam istirahat untuk crew ataupun perwira bisa fatigue.

- c. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal berikut harus diperhatikan
- 1). Ketentuan-ketentuan yang harus dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau tidak masuk akal tidak akan diterapkan didalam *section A-VIII/1* secara khusus, tidak boleh diartikan bahwa jam-jam yang selebihnya dapat dicurahkan pada tugas jaga atau tugas-tugas lain.
 - 2). Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan faktor-factor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.
 - 3). Ketentuan-ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.
- d. Pemerintah-pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja dan istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan terkait.

- e. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah harus meninjau kembali ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

13. Dinas jaga Berdasarkan *ISPS Code*

“*The Imo*” menyatakan bahwa “*The Internasional Ship dan Port Facility Security Code (ISPS Code)* adalah serangkaian langkah-langkah komprehensif untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code* terdiri atas dua bagian yaitu :

- a. Berisi tentang persyaratan wajib untuk pemerintah Kapal/Perusahaan, dan fasilitas pelabuhan.
- b. Berisi tentang pedoman, latar belakang, pemenuhan, dan bantuan. Keamanan Pelayaran (*Maritim Security*) dimasa sekarang dan akan datang cenderung terganggu atau terancam karena semakin meningkatnya ancaman terhadap kelancaran kegiatan pelayaran atau semakin luasnya jangkauan kepentingan angkutan laut. Kapal sebagai sarana angkutan laut dan pelabuhan sebagai *interface* angkutan laut dapat dimanfaatkan untuk perbuatan yang merugikan banyak pihak, misalnya penyelundupan obat-obat terlarang, pencurian muatan, bahkan kapal sebagai sarana angkutan laut dapat.

Kalangan internasional, khususnya negara-negara anggota *IMO* melihat ancaman terhadap keamanan pelayaran (*Maritim Security*) harus segera diantisipasi,terlebih lagi setelah melihat peristiwa 11 September 2001 di mana

sarana transportasi udara dapat digunakan sebagai senjata yang menghancurkan.

IMO melalui konferensi pada Desember 2002 menetapkan amandemen terhadap *SOLAS* 1974, dimana *SOLAS* yang pada hakekatnya adalah tentang keselamatan jiwa di laut, tetapi dengan amandemen ini maka *SOLAS* juga mencakup keamanan (*Security*) dan Pelabuhan (Darat). Dengan demikian berarti keamanan kapal dan pelabuhan adalah bagian yang integral dari keselamatan di laut. Hasil amandemen ini memperoleh suatu ketentuan internasional yang mengatur masalah keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Ketentuan ini dikenal dengan nama *ISPS Code (Internasional Ship and Port Facility Security Code)*. Adapun tujuan *ISPS Code* :

- a. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja sama internasional yang meliputi kerja sama antara negara-negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi local, industri local, industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan yang mempengaruhi kapal fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional
- b. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi lokal, industri lokal, industri pelayaran dan pelabuhan, pada tingkat nasional maupun internasional agar meningkatkan keamanan maritime dalam kegiatan pelayaran bisa selalu menjadi prioritas utama dalam hal keselamatan di atas kapal.

- c. Menyediakan suatu metodologi penilaian keamanan agar memiliki rancangan dan prosedur mengambil langkah-langkah perubahan tingkat kerawanan.
- d. Menyediakan suatu metodologi penilaian keamanan agar memiliki rancangan dan prosedur mengambil langkah-langkah perubahan tingkat kerawanan.

14. Kerjasama dan Kinerja Tugas Jaga

Setiap perwira jaga mempunyai tugas dan tanggung jawab yang besar, yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira jaga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaganya, baik pada saat kapal sedang bongkar muat atau pada saat kapal sedang berlayar maka diperlukan pembagian tugas sesuai dengan jabatan yang sudah tercantum dalam buku SIJIL

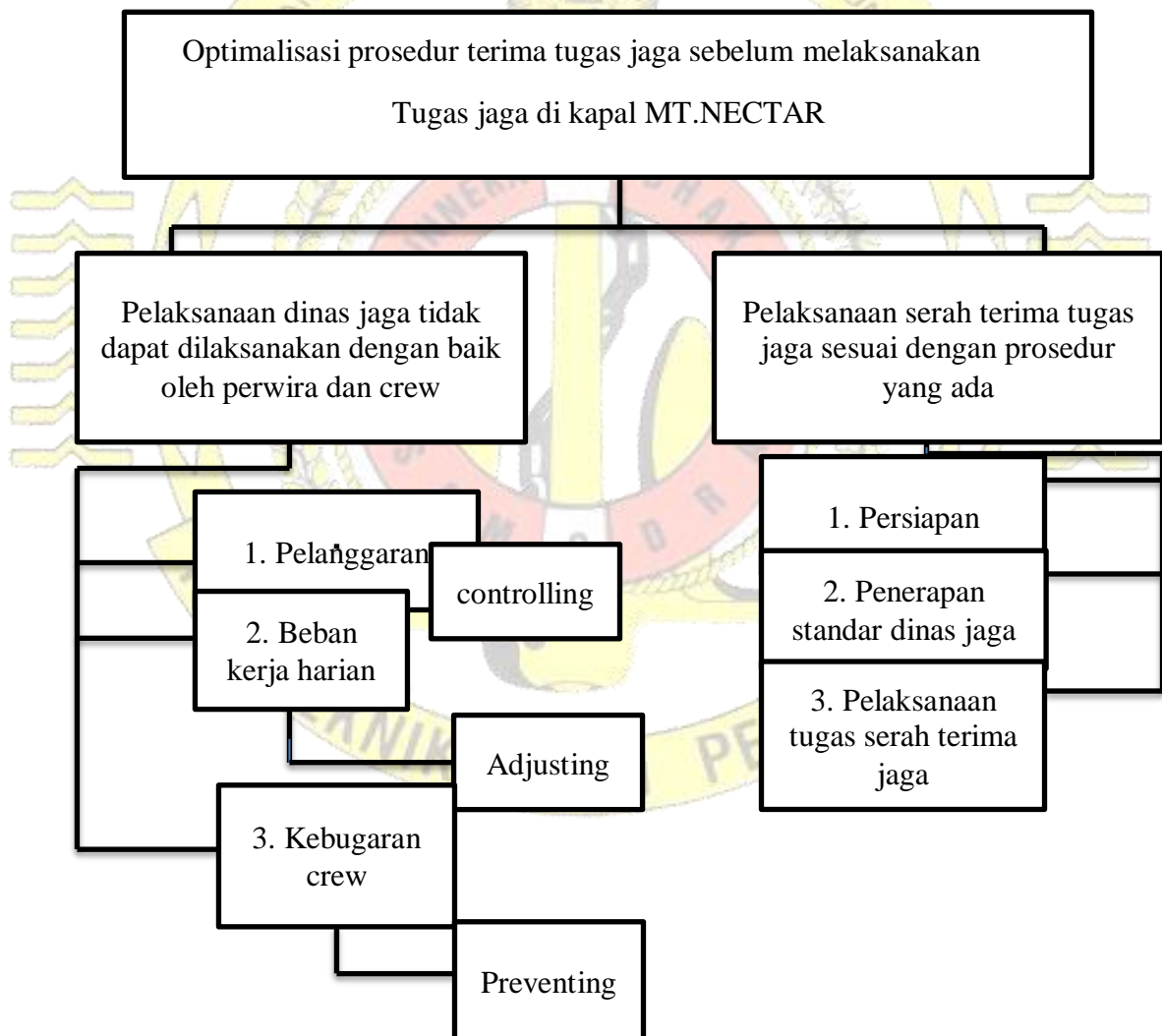
Ada 3 (tiga) sebab utama mengapa pembagian tugas harus terjadi yaitu :

- a. Beban kerja yang harus dipikul.
- b. Jenis pekerjaan yang beranekaragam.
- c. Berbagai spesialisasi yang diperlukan.

Beban dan volume pekerjaan merupakan konsekuensi logis daripada fungsi yang beraneka ragam yang harus dilaksanakan. Selanjutnya ia mempunyai konsekuensi dalam berbagai bentuk, seperti keharusan adanya penentuan tanggung jawab dan wewenang secara jelas, uraian pekerjaan yang rapi, kriteria mengukur pelaksanaan tugas yang akurat dan objektif, dan sebagainya. Jenis pekerjaan yang beraneka ragam juga merupakan

konsekuensi daripada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab organisasi untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri sendiri serta menuntut ketrampilan khusus untuk pelaksanaannya. Misalnya, dalam suatu organisasi niaga kegiatan penelitian seperti administrasi keuangan. Beban kerja dan jenis pekerjaan yang beraneka ragam itu memerlukan spesialisasi khusus pula.

B. Kerangka Berpikir



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

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

1. Pelanggaran prosedur

Pelaksanaan dinas jaga di kapal MT. NECTAR sudah sangat baik sesuai dengan prosedur dinas jaga yang berlaku menurut STCW 1978 *as amended in 2010*, namun dalam pelaksanaannya sering terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh *crew* yaitu ketidaktepatan waktu saat akan melaksanakan dinas jaga atau terlambat pada saat jaga.

a. Pengawasan (*Controlling*)

Pengawasan juga harus dipastikan pencapaian sasaran, dengan cara mengumpulkan informasi yang mengukur kinerja terakhir dalam organisasi kemudian membandingkan pekerjaan saat ini dengan standar kinerja yang sudah dilaksanakan.

2. Beban kerja harian

Beban kerja harian dan jam istirahat para *crew* kapal telah di atur dalam STCW Code 1978. Namun dalam pelaksanaannya di kapal masih terdapat kesalahan sesuai pengaturan jam kerja dan jam lembur (*overtime*) dengan waktu istirahat yang berimbas pada kebugaran *crew* saat dinas jaga

a. Penyesuaian jam kerja (*adjustment*)

Adjustment adalah suatu aktivitas untuk melaksanakan perubahan terhadap suatu sistem atau kebiasaan yang berlaku pada sistem itu sendiri yang bertujuan untuk melakukan pembenahan atau perbaikan.

3. Kebugaran *crew*

Kebugaran *crew* atau stamina *crew* kapal akan menjadi kurang bagus untuk pelaksanaan dinas jaga karena beban pekerjaan harian yang tidak sesuai dengan jam istirahatnya itu sendiri.

a. Pencegahan kelahan (*preventing*)

Pencegahan adalah suatu tindakan yang dilakukan untuk mencegah atau mengurangi kemungkinan terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan. Tindakan pencegahan ini dilakukan baik secara individu maupun berkelompok untuk melindungi diri dari hal buruk yang mungkin terjadi.

Pelaksanaan serah terima jaga tugas jaga di kapal MT. NECTAR sudah benar, namun ada salah satu yang belum sepenuhnya maksimal yaitu kebugaran saat bertugas jaga. Hal ini terjadi karena beban kerja harian serta *overtime* jurumudi yang mengakibatkan pelaksanaan dinas jaga malam hari kurang optimal kurangnya waktu istirahat yang didapatkan menyebabkan pelaksanaan dinas jaga kurang optimal seharusnya mereka mendapatkan waktu istirahat yang cukup. Pelaksanaan yang perlu diambil untuk memaksimalkan pelaksanaan serah terima jaga adalah:

1. Persiapan

Persiapan juga sangat penting sebelum melaksanakan kegiatan dinas jaga agar nanti saat pelaksanaan nya sudah siap dengan semua saat berjaga. dalam hal ini persiapan *crew* melakukan dinas jaga masih kurang maksimal.

2. Penerapan standar

Penerapan saat dinas jaga pun sudah baik, akan tetapi ada standar yang belum terpenuhi yaitu kebugaran saat bertugas. Hal ini karena jam lembur (*overtime*) juru mudi melaksanakan dinas jaga malam hari kurang maksimal.

3. Pelaksanaan serah terima tugas jaga

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

B. Keterbatasan Penelitian

Mengingat banyak nya pembahasan pada penelitian ini, penulis hanya terfokus pada penyebab tidak optimalnya kegiatan serah terima jaga yang di sebabkan oleh tidak optimal nya jam kerja dan jam istirahat. Selebihnya penelitian ini di lakukan berdasarkan penelitian terdahulu dan referensi dari beberapa buku, wawancara dan dokumentasi.

C. Saran

Dari simpulan yang telah di jelaskan, maka penulis ada beberapa saran yang mungkin bisa meningkatkan dalam peran serah terima jaga dalam keselamatan *crew* dan keamanan saat kapal berlayar sebelum *crew* melakukan dinas jaga adalah:

1. Para awak kapal khususnya periwra harus segera melakukan pembenahan terhadap pelaksanaan dinas jaga. Juga pengaturan jumlah jam kerja harian dan jam istirahat *crew* karena perlu penyesuaian karena dapat mengakibatkan kelelahan dan adanya pelanggaran prosedur nantinya. Agar stamina para awak kapal pun tetap terjaga.
2. Para awak kapal hendaknya selalu berpedoman kepada prosedur serah terima jaga navigasi sesuai dengan ketentuan (*Standart Training Certifikat And Watch Keeping For Seafarer*) STCW 1978 as amended in 2010 untuk menunjang keamanan dan keselamatan di atas kapal. Hal di maksudkan agar resiko yang di akibatkan karena kelalaian pada saat serah terima jaga juga bisa sangat minim kemungkinannya bahkan ditiadakan sama sekali. Agar personil benar-benar disiplin dalam melaksanakan serah terima serta dapat memahami akan bahaya dari jika tidak melakukan tidak sesuai dengan prosedur. Sehingga dalam melakukan serah terima tugas jaga bisa lebih baik lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka cipta.
- Branch, Melville C. (1995). *Perencanaan Kota Komprehensif : Pengantar dan Penjelasan*. Terjemahan. Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Bungin Burhan. 2017. *Penelitian Kualitatif : Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta : Kencana Prenada Media Grup
- Bungin, Burhan. 2013. *Metode penelitian sosial & ekonomi: format-format kuantitatif dan kualitatif untuk studi sosiologi, kebijakan, publik, komunikasi, manajemen, dan pemasara edisi pertama*. Jakarta: kencana prenatal media group.
- Collision Regulation. (1972) *Aturan 9 Tentang Alur Pelayaran Sempit*
- Dr. Muhammad Ramdhan, S. M. (2021). *Metode Penelitian* . Surabaya: Cipta Media Nusantara.
- HERYUDO, S. (2019). *PERANAN SERAH TERIMA TUGAS SEBELUM CREW MELAKSANAKAN TUGAS JAGA DI KAPAL MV. DK02* (Doctoral dissertation, POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG).
- Kurniawan, Ridho. 2017. *Keanekaragaman Jenis Makroalga di Perairan Laut Desa Teluk Bakau Kabupaten Bintan Kepulauan Riau*. Skripsi. Tanjungpinang : Fakultas Ilmu Kelautan dan Perikanan Universitas Maritim Raja Ali Haji.
- Manikome.E.W SP.1, 1995. *Tugas Jaya*. Jakarta:Cv. Aries & Co
- Margono. (2012). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta
- Marzuki, 2005, *Metodologi Riset*, Yogyakarta: Ekonisia.
- Moh. Nazir. (2014). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Moleong, L. J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Moleong, Lexy J. 2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Rosdakarya.
- NUR, I. (2019). *VESSEL NAVIGATION SERVICE KN. SUAR 11 DALAM OPTIMALISASI SARANA BANTU NAVIGASI PELAYARAN (SBNP) DI WILAYAH KERJA DISTRIK NAVIGASI KELAS II SEMARANG. KARYA TULIS*.
- Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW)*. (1978) Amendment 2010, IMO, London.
- Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer (STCW-F)*. (1995) Amendment 2012, IMO.
- Sugiyono (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: CV Alfabeta.
- Sukmadinata. (2017), hlm. 72. (n.d.). No Title. <https://serupa.id/metodepenelitian-deskriptif/>
- Sutrisno Hadi, M. (2015). *Metodologi Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Lampiran 1 Crew List MT. NECTAR

Form 22
IMMIGRATION ACT
(CHAPTER 133)
IMMIGRATION REGULATIONS

Name of Vessel / Nama Kapal
56-432
Gross Tonnage / GT Kapal
Agent in Port / Keagenan
Owner's / Pemilik
Date Of Arrival / Tanggal Tiba
Date Of Departure / Tanggal Berangkat

MT. NECTAR
PERTAMINA
PT. WARUKA NUSA SENTARA
1-Nov-2021

Laat Port / Pelabuhan Sebelumnya
Next Port / Pelabuhan Selanjutnya

SENPAH
TURAN

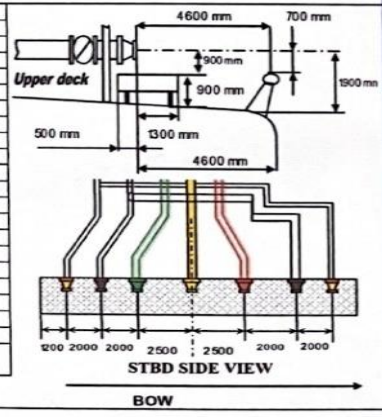
No.	Name / Nama Awak	Sex / Jenis kelamin	Date of Birth / Tanggal Lahir	Religion / Kepercayaan	Nationality / Kebangsaan	Travel Document No. / No. Buku Pelaut	Doc. Of Travel Expired / Tanggal Berakhir Buku Pelaut	Duties on Board / Jabatan	Seafarer Code / Kode Pelaut	No. PKL	Date of Sign On / Tanggal Sign On	Certificate / Sertifikat / jenis Pelaut	Certificate No. / No. Sertifikat / jenis Pelaut
1	SARBEN DAVID TINTING	M	29-Jan-74	KRISTEN	WNI	F 271958	17-Aug-22	MASTER	620063220	AL 524/1473/23/5/18/TPK-21	24-Mar-21	ANT-I	620063220N10216
2	EDI AKBAR SAPUTRA	M	03-Mar-89	ISLAM	WNI	G 041285	17-Feb-24	CHIEF OFFICER	62002624316	AL 524/778/02/5/18/TPK-21	11-Feb-21	ANT-I	62002624316N10220
3	REHARDIUS PATABANG	M	06-Jun-88	KRISTEN	WNI	G 079209	16-Aug-24	CHIEF OFFICER	62002623116	MO AL 524/1110/10/5/18/TPK-21	22-Oct-21	ANT-I	62002623116N10317
4	HANAUDDIN TAMANG	M	09-Mar-93	ISLAM	WNI	G 069475	17-May-24	SECOND OFFICER	6201392605	AL 524/168/10/10/5/18/TPK-21	08-Oct-21	ANT-II	6201392605N10319
5	ADE FAZALAMIR	M	29-Apr-96	ISLAM	WNI	F 014979	19-Apr-22	THIRD OFFICER	6211507966	AL 524/403/02/5/18/BLW-21	08-Feb-21	ANT-III	6211507966N10319
6	SOEAMNO BIDE PUTRA	M	20-Sep-97	ISLAM	WNI	F 002216	08-May-22	FOURTH OFFICER	6211392815	AL 524/129/02/02/5/18/TPK-21	04-Feb-21	ANT-III	6211392815N104029
7	HARVANTO BUDIMAN	M	18-Apr-51	ISLAM	WNI	F 308822	20-Dec-22	CHIEF ENGINEER	6200146907	AL 524/242/7/5/18/TPK-21	07-Jul-21	ATT-I	6200064566710217
8	SALUS AGUS ANSHORI	M	15-Aug-79	ISLAM	WNI	D 048155	09-Feb-22	SECOND ENGINEER	6200688889	AL 524/302/07/5/18/TPK-21	07-Sep-21	ATT-III	6200688889T02216
9	JAWI ANWAR	M	18-Sep-86	ISLAM	WNI	D 058927	20-Mar-22	THIRD ENGINEER	62002623356	AL 524/28/02/02/5/18/TPK-21	09-Feb-21	ATT-III	62002623356T0414
10	IRWAN	M	28-Feb-94	ISLAM	WNI	D 070870	16-Apr-22	CHIEF ENGINEER	6211448132	AL 524/609/5/5/18/TPK-21	26-Apr-21	ATT-III	6211448132T30418
11	RICO WARDANI	M	30-Sep-97	ISLAM	WNI	E 150091	12-Jun-22	FOURTH ENGINEER	6211705535	AL 524/609/5/5/18/TPK-21	26-Apr-21	ATT-III	6211705535T30319
12	FARIED WADDI	M	25-Sep-76	ISLAM	WNI	F 342190	19-Mar-23	BOUN	62002623438	AL 524/1321/19/5/18/TPK-21	25-Sep-21	RATING	62002623438A00710
13	UMAR	M	27-May-75	ISLAM	WNI	E 074334	26-Mar-23	PUMPMAN	6200076728	AL 524/304/9/5/18/TPK-21	07-Sep-21	ABLE	6200076728A0216
14	EDI ORIVANTO	M	21-Jun-74	ISLAM	WNI	A 042521	22-May-22	ENGINE FOREMAN	6200073436	AL 524/159/1623/5/18/BLW-20	16-Dec-20	ATT-V	6200073436S0537
15	MARCONO	M	08-Dec-58	ISLAM	WNI	F 183053	17-Aug-22	ELECTRICIAN	6201003255	AL 524/351/158/5/18/BLW-20	04-Dec-20	ABLE	6201003255N10310
16	NOVEL WIPDAL	M	10-Nov-82	ISLAM	WNI	F 003808	21-Mar-22	AB	6201037698	AL 524/1320/9/5/18/TPK-21	25-Sep-21	ABLE	6201037698A0217
17	IRVAN	M	12-Jul-89	ISLAM	WNI	G 091681	02-Aug-24	AB	6211412285	AL 524/298/9/5/18/TPK-21	07-Sep-21	RATING	6211412285N0814
18	SAPTO DWIATMIONO	M	04-Nov-95	ISLAM	WNI	F 188846	09-Nov-21	AB	6211489924	AL 524/363/10/5/18/TPK-21	11-Oct-21	ANT-V	6211489924N35319
19	SYARIF	M	07-Jan-84	ISLAM	WNI	F 284178	19-Aug-23	OILER	6200010497	AL 524/439/9/5/18/TPK-21	09-Sep-21	ABLE	6200010497A20717
20	MUHAMMAD HAPIQ	M	16-Dec-71	ISLAM	WNI	F 384335	23-Sep-23	OILER	6200078187	AL 524/159/1624/5/18/BLW-20	04-Dec-20	ABLE	6200078187A20710
21	YOHANIS SALEMBE	M	11-Jul-88	KRISTEN	WNI	G 075262	16-Apr-24	OILER	6201085698	AL 524/1693/2/5/18/TPK-21	26-Jun-21	ABLE	6201085698A20716
22	FAHRIZ AZIS	M	25-Mar-89	ISLAM	WNI	E 020951	22-Sep-22	COOK	6200271109	AL 524/303/9/5/18/TPK-21	07-Sep-21	ABLE	6200271109A40718
23	HASANUDDIN SYARIF S	M	04-Dec-85	ISLAM	WNI	E 107432	22-Jul-23	OS	6211588302	AL 524/1482/5/18/TPK-21	24-Feb-21	ABLE	6211588302N340219
24	LEO HENDRIK	M	01-Aug-86	KRISTEN	WNI	F 126235	22-Mar-23	OS	6201489782	AL 524/128/02/5/18/TPK-21	04-Feb-21	ABLE	6201489782N10710
25	WAHID HASTIM ASTARI	M	13-May-96	ISLAM	WNI	F 234542	28-May-22	MESSBOY	6211433530	AL 524/303/9/5/18/TPK-21	07-Sep-21	ABLE	6211433530N04519
26	RUSDI AHMAD	M	24-Jan-89	ISLAM	WNI	F 260769	25-Jul-22	DECK CADET	6211903504	N/A	04-Dec-20	BST	6211903504N10119
27	RICKY BAHARWANDI	M	13-Jun-20	ISLAM	WNI	G 011881	07-Jul-23	DECK CADET	6211939427	N/A	04-Feb-21	BST	6211939427N10819
28	Taufik Hidayat	M	05-Sep-89	ISLAM	WNI	F 325706	02-Mar-23	ENGINE CADET	6211948095	N/A	28-Nov-20	BST	6211948095N10410
29	TOMY ALIP	M	09-Aug-20	ISLAM	WNI	F 325104	04-Jun-23	ENGINE CADET	6211946524	N/A	28-Nov-20	BST	6211946524N10510
Total Crews / Total Awak : 29													Person included master.



LAWE-LAWE 01 November 2021

Lampiran 2 Ship Particulars MT. NECTAR

SHIP'S PARTICULARS						Particulars latest amendment 11 November 2019					
NAME OF SHIP	NECTAR	TONNAGE	REGISTER	SUEZ	PANAMA						
CALL SIGN	YCVE2	NRT	32.230	52.414.35	46.386						
TYPE	OIL TANKER	GRT	56.432	58.417.81	N/A						
FLAG	INDONESIA										
PORT OF REGISTRY	BELAWAN	VESSEL'S CONTACT	E-MAIL (TXT & ATTACHED FILE 2MB) nectar@waruna.amosconnect.com								
IMO NUMBER	9301017	DETAILS	E-MAIL nectar9301017@gmail.com								
MMSI	525121004		INM-C (TXT ONLY) 452504558								
			SAT PHONE (870)773802581								
L. O. A.	239.00 M	OWNER	PT.WARUNA NUSA SENTANA								
L. B. P.	229.00 M	ADDRESS	JALAN SULTAN HASANUDDIN NO 14/24 KOTA MEDAN								
BREADTH MOULDED	42.00 M										
DEPTH MOULDED	21.30 M										
KEEL TO MASTHEAD	50.251 M	OPERATOR	PT.WARUNA NUSA SENTANA								
KEEL LAID	29 November 2004	ADDRESS	PLAZA PACIFIC BLOCK B2 NO 29-35 JALAN BOULEVARD								
LAUNCHED	12 May 2005	BARAT RAYA, KELAPA GADING, JAKARTA UTARA									
DELIVERED	08 July 2005	E-MAIL	wms_jkt@waruna-group.com								
LAST DRY DOCK	15/08/2015 // Ras Laffan	TEL.	021 - 45845441								
SHIPBUILDER	SUMITOMO HEAVY INDUSTRIES MARINE & ENGINEERING Co. Ltd. - YOKOSUKA, JAPAN										
CLASS	DNV - CL @ 1A1 Tanker for oil E0 ESP SPM TMON VCS(2)										
PROPELLER	(FULL IMMERSION AT DRAFT =7.430 m) 4-BLADES SOLID AEROFOIL SECTION, KEYLESS TYPE 1 SET. DIAM=7.00m FITCH=4.673m										
LOAD LINE	MEAN DRAFT	DWT	DISPLACEMENT	FREEBOARD	MANIFOLD @ ABOVE WL. m	TPC	PARALLEL BODY LENGTH				
	m	mt	mt	m		mt	FWD TO MID-POINT MANIFOLD	AFT TO MID-POINT MANIFOLD	TOTAL		
TROPICAL	15,189	108.081	124,246	6,160	8,060						
WINTER	14,571	102,563	118,728	6,780	8,680						
SUMMER	14,880	105,317	121,482	6,470	8,370	89,24	62,71	58,02	120,73		
LIGHTSHIP	2,430	N/A	15,165	18,920	20,820		42,82	30,55	73,37		
IN BALLAST	6,290	30,971	47,203	15,060	16,960		62,71	46,80	109,51		
VESSEL HAVE MULTIPLE SOWT, WHICH REDUCED: YES (1+4 Pcs) TANK COATING: ALLOWANCE FOR FRESH WATER: 340 MM											
MAIN ENGINE & TANKS	CARGO TANKS (EXCLUDING SLOP TANKS) 98%	115,572 M ³	PURE EPOXY Top & Bottom		CARGO TANK GROUPS CAPACITY(Main Segregation)						
	SLOP TANKS 98%	3,977.70 M ³	PURE EPOXY		100%, M ³	100%, BBLS	98%, M ³	98%, BBLS			
	SEGREGATED WBT 100%	38,508.0 M ³	MODIFIED EPOXY PAINT		1ST GROUP	38,290	240,834	37,524	236,017		
	FRESH WATER TANKS 100%	220.4 M ³	PURE EPOXY FOR FWWT		2ND GROUP	42,514	267,405	41,664	262,054		
	DIESEL OIL TANKS 96%	308.5 M ³	NOT COATED		3RD GROUP	41,186	259,053	40,362	253,870		
	FUEL OIL TANKS 96%	3,029.8 M ³	NOT COATED		TOTAL cubic capacity 98% 119,549.7						
	MAIN ENGINE TYPE	DIESEL UNITED SULZER 6RTAS8T		RESIDUE TANK	340	2,140	333		2,097		
	MAIN ENGINE OUTPUT	12000 KW x 103 RPM		1ST GROUP			1F/S+4P/S-SLOP P/S				
				2ND GROUP			2P/S+5P/S				
				3RD GROUP			3P/S+6P/S				
							MARPOL RESIDUE TANK				
CARGO SYSTEM	CARGO OIL PUMP	3 x 3,000 M ³ /HR STEAM TURBINE DRIVEN CENTRIFUGAL VERTICAL - 1,400 RPM									
	STRIPPING CARGO OIL PUMP	1 x 300 M ³ /HR STEAM PISTON DRIVEN RECIPROCAL									
	CARGO EDUCTOR	1 x 500 M ³ /HR									
	BALLAST PUMP	1 x 3,000 M ³ /HR									
	BALLAST EDUCTOR	1 x 150 M ³ /HR									
	INERT GAS SYSTEM	FITTED									
	CRUDE OIL WASHING SYSTEM	FITTED									
	HEATING COILS IN CARGO TANKS & Slop (P)	COT fm 44C to 66C within 96 hours at sea water of 5 deg.C & air of 2 deg.C									
	HEATING COILS IN Slop (S) & ROT	0.03 m ² /m ³ of heating area ratio									
	SEA WATER HEATER	SUMITOMO HEAVY IND. MARINE & ENG. CO LTD.; HS-38m2; CAPACITY-120m3/hr; IN/OUT 20/80deg.C									
CARGO TANKS VENTING SYSTEM TYPE	INDEPENDENT HIGH SPEED VENT SYSTEM FOR EACH CARGO OIL TANK AND VENT RISER POST										
VAPOUR EMISSION CONTROL SYSTEM	FITTED										
CARGO LINES AT MANIFOLDS	3 LINES x 20"										
MAX LOADING RATE VIA 1 OR 3 MANIFOLDS	4,700 M ³ /HR = 29,562 BBLS/HR OR 12,600 M ³ /HR = 79,252 BBLS/HR										
MAX. TEMP. CARGO CAN BE LOADED/ MAINTAINED	73.9 °C (165.0 °F) / 57.2 °C (134.96 °F)										
MANIFOLDS	DISTANCE: MANIFOLD MID-POINT TO BOW	117.85 M									
	DISTANCE: MANIFOLD MID-POINT TO AFT	121.14 M									
	DISTANCE: MANIFOLD TO MANIFOLD	2.50 M									
	DISTANCE: SHIPS RAIL TO MANIFOLD	4.60 M									
	DISTANCE: MANIFOLD TO SHIP SIDE	4.60 M									
	DISTANCE: TOP RAIL TO CENTER OF MANIFOLD	0.70 M									
	DISTANCE: MAIN DECK TO CENTER OF MANIFOLD	1.90 M									
	DISTANCE: MID-POINT TO FORE FUEL OIL MANIFOLD	4.50 M									
	DISTANCE: MID-POINT TO AFT FUEL OIL MANIFOLD	4.50 M									
	BUNKER MANIFOLDS	2 x 8" (203.2MM) PER EACH SIDE									
REDUCERS	FOR CARGO LINES (TYPE ANSI 150 PSI) [150 PSI = 10.3 BAR]	20" x 20" 2 pcs 508.0 x 508.0 mm 20" x 16" 6 pcs 508.0 x 406.4 mm 20" x 12" 3 pcs 508.0 x 304.8 mm 20" x 10" 3 pcs 508.0 x 254.0 mm 20" x 8" 3 pcs 508.2 x 203.2 mm 16" x 12" 2 pcs 406.4 x 304.8 mm 16" x 10" 1 pc 406.4 x 254.0 mm 8" x 12" 1 pc 203.2 x 304.8 mm 8" x 10" 2 pcs 203.2 x 254.0 mm 8" x 6" 1 pc 203.2 x 152.4 mm									
	FOR VAPOUR LINES (TYPE ANSI 150 PSI) [150 PSI = 10.3 BAR]	16" x 16" 4 pcs 406.4 x 406.4 mm 16" x 10" 2 pcs 406.4 x 304.8 mm 16" x 12" 1 pc 406.4 x 254.0 mm									
	CRANES	HOSE HANDLING CRANE (HYDRAULIC) - MIDSHIP	SWL=1 x15 T								
		MAXIMUM OUTREACH OF CRANES / DERRICKS OUTBOARD OF THE SHIP'S SIDE: 2.8 M									
		PROVISION & STORES CRANE - AFT PORT SIDE	SWL = 3.0 T								
		PROVISION CRANE - AFT STBD SIDE	SWL = 0.9 T								
		ACCESSES	ACCOMODATION LADDER	LENGTH = 17.23 M; WIDTH= 0.6 M; LADDER WEIGHT= 1720 KG; SWL = 275 KG; MAX PERSONS = 3; HOISTING SPEED= 15.7 M/MIN							
			WHARF LADDER	LOWEST LEVEL BELOW MAIN DECK: 14.7M AT 55° / 6.7M AT 25° - IN COMBINATION MODE							
			HELICOPTER LANDING AREA DIAMETERS	LENGTH = 15.00 M; SWL = 900 KG; MAX. PERSONS = 3. D = 14 m; MAX DECK HEIGHT-15.0 M; CLEAR ZONE - 21 M; MANOEUVERING ZONE - 30 M							



Lampiran 3 MT. NECTAR



Lampiran 4 Pengaturan Tugas Jaga Di MT.NECTAR

WNS – PROSEDUR OPERASIONAL KAPAL (POK)	Edisi SMK Manual	04
	Dibuat Oleh	IH/AB
BAGIAN 10 – PENGATURAN TUGAS JAGA	Disetujui Oleh	MS
	Halaman	1 dari 4

BAGIAN 10: PENGATURAN TUGAS JAGA

TUJUAN

- 1) Untuk menentukan daftar tugas Awak Kapal untuk memungkinkan operasi yang aman di kapal.
- 2) Untuk menentukan prosedur selama periode istirahat untuk personil tugas jaga.

TANGGUNG JAWAB

Nakhoda dan semua Awak Kapal.

10.1. Daftar Tugas untuk Departemen Dek

Nakhoda harus mengikuti daftar tugas untuk departemen dek seperti yang ditunjukkan di bawah ini. Nakhoda mengatur daftar tugas sesuai dengan ketersediaan tenaga kerja di atas kapal.

Nakhoda harus memastikan bahwa setiap saat, Minimum Safe Manning diamati. Jika di pelabuhan Nakhoda harus memastikan bahwa Personil yang cukup tersedia untuk menangani keadaan darurat.

10.1.1. Tugas Jaga

Jaga	04:00 –08:00 / 16:00-20:00	08:00 -12:00 / 20:00-24:00	12:00 –16:00 / 24:00 – 04:00	06:00 -12:00 18:00-24:00	24:00-06:00 12:00 -18:00	Hari kerja
Extra time for Officer & AB	08:30-10:30	13:00-15:00	16:00-18:00	NA	NA	NA
Di laut atau di Pelabuhan / berlabuh	Mualim 4 atau Mualim 1, AB	Mualim 3 atau Nakhoda, AB	Mualim 2, AB	Mualim 3, AB	Mualim 2, AB	Bosun + 1 AB Pumpman+ 1 AB + 1 Kelasi
Di pelabuhan sandar Cargo Operations	Nakhoda – Keseluruhan yang memimpin Mualim 1- Mengawasi Operasional Kargo			Mualim 3 atau mualim 4+AB	Mualim 2 +AB	Bosun + 1 AB Pumpman+ 1 AB+ 1 Kelasi
Penglihatan Terbatas / Lintasan Perairan Padat	Nakhoda, Petugas Jaga, Jurumudi & Kelasi (Lihat bridge dan engine matrix Poster 030)					N.A

10.1.2. Stasiun

STASION	ANJUNGAN	BURITAN	HALUAN	TANGGA PILOT	HELMSMAN / DI KEMUDI
Berthing/ unberthing	Nakhoda + Mualim 3 +AB	Mualim 2, 2 Jurumudi + 1 Pumpman	Mualim 1+ Bosun + Kelasi + AB	N.A.	JuruMudi
Pilot	Nakhoda + Perwira Jaga+AB	N.A.	N.A.	Perwira Jaga + Jurumudi + 1 Kelasi	JuruMudi
Berlabuh Anchoring	Nakhoda + Perwira Jaga +AB	N.A.	Mualim 3 atau Mualim 1 + Bosun + Kelasi	N.A.	JuruMudi

Lampiran 5 Pengaturan Tugas Jaga Di MT.NECTAR

WNS – PROSEDUR OPERASIONAL KAPAL (POK)	Edisi SMK Manual	04
	Dibuat Oleh	IH/A8
BAGIAN 10 – PENGATURAN TUGAS JAGA	Disetujui Oleh	MS
	Halaman	3 dari 4

- a. Jam kerja adalah waktu selama awak kapal dipersyaratkan untuk melakukan pekerjaan di atas kapal
- b. Jam istirahat adalah waktu di luar jam kerja; istilah ini tidak meliputi istirahat pendek

Nakhoda dan Kepala Kamar Mesin harus memastikan bahwa semua Petugas dan Kelasi disediakan dengan waktu yang cukup untuk istirahat untuk memastikan kebugaran mereka untuk tugas sebagaimana dimaksud dalam STCW 95 (amandemen Manila 2011), peraturan VIII / 1, termasuk Nakhoda & Kepala Kamar Mesin.

Batas pada jam kerja atau jam istirahat wajib sebagai berikut:

- a. Jam kerja maksimum wajib tidak melebihi:
 - i. 14 jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - ii. 72 jam dalam jangka waktu dalam 7 hari; atau
- b. Jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
 - i. Sepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
 - ii. 77 jam dalam jangka waktu dalam 7 hari.

Jam istirahat dapat dibagi ke dalam tidak kurang dari dua jangka waktu, satu diantaranya paling singkat 6 jam lamanya, dan jeda waktu antar waktu istirahat berturut-turut tidak melebihi 14 jam.

Persyaratan untuk waktu istirahat sebagaimana dimaksud dalam sub-bagian 10.3 sub (a) dan 10.3 sub (b) tidak berlaku dalam kasus berikut:

- Dalam hal keadaan darurat atau latihan kapal.
- Dalam hal pekerjaan penting kapal yang tidak dapat ditunda untuk alasan keselamatan.
- Dalam hal kondisi operasional seperti penundaan keberangkatan kapal yang tak terduga atau standby yang tidak terprediksi lamanya saat kapal tiba dan berangkat.

10.4. Prosedur Periode Istirahat

- 1) Nakhoda, Kepala Kamar Mesin, Petugas Dek & Mesin, dan Kelasi harus menjaga catatan individu Jam kerja dan istirahat secara bulanan. [POK-217](#) harus digunakan untuk memelihara catatan ini.
- 2) Kepala Departemen harus memantau catatan secara mingguan untuk memastikan tidak ada penyimpangan yang diamati, dan akurasi dari catatan.
- 3) Pada akhir setiap bulan, selesai "catatan jam kerja" harus diserahkan kepada Nakhoda untuk Departemen Dek dan Kepala Kamar Mesin untuk Departemen Mesin untuk diverifikasi. Dan formulir tersebut dikirim ke perusahaan bagian HR Crewing (Lihat formulir [POK-200](#)).
- 4) Semua lembaran lengkap, [POK-217](#) diarsipkan oleh Mualim Satu dan KKM.
- 5) Nakhoda harus memastikan bahwa catatan ini terus diperbaharui setiap saat.
- 6) Nakhoda harus menginformasikan keperusahaan dalam pertemuan komite keselamatan dikirim bulanan: Catatan apabila ada workhours melebihi dan kurang dari resthour – Tidak adanya penyimpangan yang diamati dan kirim dengan email (PIC HR Crewing) dan laporan dalam safety meeting.

10.5. Izin Meninggalkan Kapal

Untuk memastikan bahwa kapal aman dan kelancaran kargo operasi, peraturan untuk izin pergi meninggalkan kapal harus selalu dipatuhi.

Tetap berada di darat selama lebih dari 12 jam untuk posisi jabatan apapun tidak diizinkan dan harus mendapatkan izin tertulis dari manager operasi/ teknik.

Lampiran 6 Checklist Serah Terima Jaga di Laut

PT. Waruna Nusa Sentana / POK

Serah Terima Tugas Jaga di Laut Handover On Watch keeping Duty On The Sea

Diperiksa dan diverifikasi oleh Nakhoda
Checked and verified by Master

Kapal <i>Vessel</i>	:	Lintang/Bujur <i>Latitude/Longitude</i>	:	
Tanggal <i>Date</i>	:	No. Pelayaran <i>Voyage No.</i>	:	

No.	Deskripsi Kerja <i>Work Description</i>	Y Y	N T	N/ A T/A
	Petugas Jaga yang diganti harus memastikan bahwa: <i>(The replaced watchkeeping officer must ensure that:)</i>			
1	1.1 Petugas Jaga yang menggantikan telah membaca instruksi Nakhoda (jika ada). <i>The replacing watch keeping officer has read master instruction (if any).</i>			
	1.2 Petugas Jaga yang menggantikan mampu melaksanakan tugasnya. <i>The replacing watch keeping officer can perform the duty</i>			
	1.3 Penglihatan Petugas Jaga yang menggantikan telah disesuaikan dengan kondisi yang berlaku. <i>(The replacing watch keeping officer visibility has been adjusted with the effective condition.)</i>			
	Petugas Jaga yang digantikan harus memberitahukan dan menyerahkan berikut untuk Petugas Jaga yang datang: <i>(The replaced watch keeping officer must notify and submit the following documents for the replacing watch keeping officer:)</i>			
2	2.1 Posisi kapal pada peta. <i>(Vessel position on the map.)</i>			
	2.2 True, kompas gyro dan magnetik dan sistem kemudi yang digunakan. <i>True, gyro compass and magnetic as well as the used rudder system.</i>			
	2.3 Bendera, lampu dan/atau shape sedang ditampilkan. <i>(Flag, light and/or shape are displaying.)</i>			
	2.4 Kondisi status visibilitas dan cuaca yang berlaku. <i>(Condition of visibility status and effective weather)</i>			
	2.5 Peralatan navigasi dan komunikasi yang digunakan. <i>(Navigation and communication equipment which are used)</i>			
	2.6 Setiap area pengamatan tambahan diposting. <i>(Every additional observation area is posted.)</i>			
	2.7 Nomor, lokasi dan gerakan kapal lain di sekitar. <i>(Number, location and movement of other vessel in surroundings area)</i>			
	2.8 Sarat, UKC dan kondisi stabilitas kapal. <i>(Draft, UKC and condition of vessel stability.)</i>			
	2.9 Fitur navigasi dalam beberapa jam ke depan, misalnya <i>alterations</i> dll. <i>Navigation feature within next couple hours including alterations, etc.</i>			
	2.10 Peringatan navigasi dan meteorologi yang diterima. <i>(Navigation warning and meteorology which is accepted.)</i>			
	2.11 Status dari setiap <i>ballasting/deballasting</i> yang sedang berlangsung. <i>Status of every ongoing ballasting/deballasting.</i>			
	2.12 Status ME dan segala keterbatasannya. <i>(Status of ME and all limitations.)</i>			
	2.13 Lokasi Crew yang bekerja di dek yang memerlukan pemantauan. <i>Location of Crews working on deck which required monitoring and supervision.</i>			
	2.14 Patroli kebakaran atau pengamatan pembajakan sedang dilakukan. <i>(The ongoing fire patrol or piracy watches)</i>			
2.15 Elemen navigasi dan parameternya, vektor, posisi garis dll pada ECDIS (jika kapal menggunakan ECDIS). <i>(Navigation elements and its parameter, vector, line position, etc. in ECDIS (if the vessel uses ECDIS).</i>				
2.16 Informasi CATZOC/ <i>zone of confidence</i> (jika kapal menggunakan ECDIS). <i>Information on CATZOC/zone of confidence (if vessel uses ECDIS).</i>				
2.17 Menentukan cara memuat rute (passage plan) yang ada dan memungkinkan untuk diedit (jika kapal menggunakan ECDIS). <i>Define the method to load the available route (passage plan) and enable to edit (if vessel uses ECDIS).</i>				

Keterangan: Diisi oleh Mualim yang akan diganti sebelum digantikan *(Filled by Officer off Duty before being replaced).*

Remarks:

Mualim yang Diganti
Officer Off Duty

Mualim Jaga
Officer On Duty

Nakhoda
Master

Nama & Tanda Tangan
Name & Signature

Nama & Tanda Tangan
Name & Signature

Nama & Tanda Tangan
Name & Signature

Lampiran 7 Checklist Serah Terima Jaga saat sandar

PT. Waruna Nusa Sentana / POK

Serah Terima Tugas Jaga (Saat Sandar) Handover of Watchkeeping Duty (During Berthing)

Diperiksa dan diverifikasi oleh Petugas Jaga
Checked and verified by Watch Keeping Officer

Kapal : Pelabuhan :
Vessel : Port :
Tanggal : No. Pelayaran :
Date : Voyage No. :

Sebelum mengambil alih tugas jaga, Petugas Jaga pengganti harus memenuhi hal-hal berikut:
Before taking over watch keeping duty, substitute officer must meet the followings:

No.	Deskripsi Description	Y y	T N	T/A N/A
1	Persyaratan pelabuhan telah dipenuhi. Port requirements have been met.			
2	Instruksi Nakhoda dan Mualim Satu sedang diikuti. Instruction of Master and Chief Officer is followed.			
3	Status pasang surut, aliran arus, draft kapal, UKC, gerakan kapal lainnya sementara kapal di dermaga. Status of tidal, stream flow, vessel draft, UKC, other vessel movement while the vessel is on the dock.			
	Periksa dan perhatikan informasi berikut: Check and pay attention to the following information:			
4.1	Pressure vacuum valves dan relief valves bekerja memuaskan disesuaikan untuk ventilasi dengan sendirinya. Pressure vacuum valves and relief valves are working well and automatically adjusted for ventilation.			
4.2	Tekanan pada pipa dan manifold. Pressure at pipe and manifold.			
4.3	Pompa kargo bekerja pada PRM yang benar. Cargo pump work at correct RPM.			
4.4	Soundings tangki (atau ullage). Tanks soundings (or ullages).			
4.5	Laju bongkar atau muat. Loading or unloading pace.			
5	Ruang pompa, Dek dan diluar sisi lambung diperiksa untuk setiap kebocoran. Pump room, deck and outside hull side are checked for leakage.			
6	Rencana ballasting dan de-ballasting. Ballasting and de-ballasting plan.			
7	Prosedur emergency shutdown yang telah ditetapkan. Procedure of emergency shutdown that has been defined.			
8	Nomor kontak darurat lokal dan darat. Local and land emergency number.			
9	Oil booms terpasang dengan benar, jika diperlukan oleh peraturan pelabuhan. Oil booms is well installed, if it is required by port regulation.			
10	Manifold yang tidak digunakan diblanked dengan benar dan dibaut semuanya. The unused manifold is correctly blanked and completely bolted.			
11	Tindakan anti pencemaran selalu diamati. Anti-pollution action is always observed.			
12	Moorings, gangway, dan koneksi kapal mengarah ke darat. Moorings, gangway, and vessel connection leads to the land.			
13	Fire wires terpasang dengan baik, buritan dan haluan. Panjang menggantung 1-2 meter di atas permukaan air disesuaikan dengan benar. Fire wires are well installed, stern and bearing. The length is 1-2 meters hung on water surface is correctly adjusted.			
14	Semua FFA berada dalam keadaan siap. All FFA is in ready condition.			
15	Akomodasi, gangway, dan ruang dek diterangi dengan benar. Accommodation, gangway, and deck room have good lighting.			
16	Sinyal yang tepat dan pemberitahuan yang ditampilkan, misalnya Bendera "B," "DILARANG MEROKOK," papan pengumuman pesiar. Good signal and displayed notification, such as Flag "B," "NO SMOKING," shore leave announcement board.			

Lampiran 8 Checklist Serah Terima Jaga saat berlabuh

PT. Waruna Nusa Sentana / POK

Daftar Periksa Tugas Jaga Pada Saat Berlabuh
Check List for Watch Keeping Duty of Anchoring
 Diperiksa dan diverifikasi oleh Muallim Jaga / Checked and verified by Officer on Watch

Kapal / Vessel : _____ Pelabuhan / Port : _____
 Tanggal / Date : _____ Posisi awal berlabuh / Initial anchorage Position : Lat _____ U/S Long _____ E/W

Pengamatan saat Berlabuh <i>Anchor Watch</i>	Waktu Pengamatan <i>Watch Times</i>					
	00:00 04:00	04:00 08:00	08:00 12:00	12:00 16:00	16:00 20:00	20:00 24:00
Periksa pada interval yang cukup sering apakah kapal tetap aman di jangkar dengan mengambil bantalan jika tanda navigasi tetap atau objek pantai yang dapat diidentifikasi dengan mudah. <i>Check at sufficiently frequent intervals whether the ship is remaining securely at anchor by taking bearings of fixed navigational marks or readily identifiable shore objects.</i>						
Tentukan dan plot posisi kapal pada grafik yang sesuai sesegera mungkin. <i>Determine and plot the ship's position on the appropriate chart as soon as practicable.</i>						
Monitor pola berayun. / <i>Monitor swinging pattern.</i>						
Pastikan bahwa putaran inspeksi kapal dilakukan secara berkala. <i>Ensure that inspection rounds of the ship are made periodically.</i>						
Pertahankan pandangan yang benar / <i>Maintain proper look-out.</i>						
Kapal Periksa memegang jangkar dengan mengambil bantalan tanda navigasi tetap atau objek pantai mudah diidentifikasi / <i>Check ship is holding anchor by taking bearings of fixed navigation marks or readily identifiable shore objects.</i>						
Pastikan bahwa kapal memamerkan lampu dan bentuk yang sesuai dan bahwa sinyal suara yang tepat dibuat sesuai dengan semua peraturan yang berlaku. <i>Ensure that the ship exhibits the appropriate lights and shapes and that appropriate sound signals are made in accordance with all applicable regulations.</i>						
Pastikan bahwa kesiapan mesin utama dan mesin lain sesuai dengan instruksi Nakhoda / <i>Ensure that the state of readiness of the main engines and other machinery is in accordance with the Master's instructions.</i>						
Lakukan inspeksi berkala di atas kapal / <i>Make periodic ship inspection rounds.</i>						
Mempertahankan tindakan pencegahan kontrol akses kapal. <i>Maintain vessel access control precautions.</i>						
Pantau cuaca dan kondisi pasang surut / <i>Monitor weather and tide conditions.</i>						
Mesin utama dan mesin lainnya siap sesuai instruksi Nakhoda. <i>Main engine and other machinery are ready as per Master's instructions.</i>						
Beritahu Nakhoda jika visibilitas menurun / <i>Notify Master in case visibility deteriorates.</i>						
Lampu dan bentuk yang sesuai ditampilkan dan sinyal suara yang berlaku dibuat / <i>Appropriate lights and shapes are displayed and applicable sound signals made.</i>						
Mengambil langkah-langkah untuk melindungi lingkungan dari polusi oleh kapal dan mematuhi peraturan pencegahan polusi yang berlaku. <i>Take measures to protect the environment from pollution by the ship and comply with applicable pollution prevention regulations.</i>						
Ubah status AIS / <i>Modify AIS status.</i>						
Panggil Nakhoda dan lakukan semua tindakan yang diperlukan jika jangkar hanyut / <i>Call the Master and undertake all necessary measures if the ship drags anchor.</i>						
Tanda tangan Muallim Jaga & Jabatan <i>Signature of OOW & Rank</i>						
Tanda Tangan Nakhoda / Master signature						

Catatan: Arsipkan di G01 / Note: File in G01

Lampiran 9 Teks Wawancara

Dalam proses pengumpulan data-data skripsi dengan judul “Optimalisasi Prosedur Serah Terima Jaga Sebelum Melaksanakan jaga di Kapal MT. NECTAR”. Peneliti mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada beberapa sumber baik dari perwira maupun rating di MT. NECTAR. Daftar wawancara yang peneliti lakukan adalah sebagai berikut:

A. Wawancara dengan Perwira/Mualim dan juru mudi di atas kapal

Lampiran Teks Wawancara

Dalam proses pengumpulan data-data skripsi dengan judul “Optimalisasi Prosedur Serah Terima Jaga Sebelum Melaksanakan jaga di Kapal MT. NECTAR”. Peneliti mengambil metode pengumpulan data dengan cara wawancara kepada beberapa sumber baik dari perwira maupun rating di MT. NECTAR. Daftar wawancara yang peneliti lakukan adalah sebagai berikut:

A. Wawancara dengan Perwira/Mualim di atas kapal

1. Nama : Capt. Sarben David Tinting

Jabatan : Nahkoda

Pertanyaan : Apa peran utama perwira jaga pada saat melaksanakan tugas jaga?

Jawaban :

Sebagai orang yang lebih berpengalaman di atas kapal, perwira harus mampu lebih unggul di banding rating atau pun *cadet*. Pengalamam membuat mereka lebih peka terhadap lingkungan, maka kondisi ini yang di harapkan pada saat pelaksanaan dinas jaga.

2. Nama : Edi Akbar Saputra

Jabatan : Chief Officer

Lampiran 9 Teks Wawancara (Lanjutan)

Pertanyaan : Bagaimana cara agar kegiatan serah terima jaga di atas kapal bisa optimal?

Jawaban :

Ketika melaksanakan serah terima jaga agar bisa optimal harus bisa mengikuti prosedur yang ada agar nanti ketika regu jaga yang baru akan melaksanakan jaga sudah tau jelas bagaimana kondisi yang akan dia hadapi kedepan nya.

Dan pastikan regu jaga yang baru sudah yakin akan melaksanakan jaga jangan sampai ada keraguan.

3. Nama : Najamuddin Tamang

Jabatan : Second Officer

Pertanyaan : Menurut anda, apakah pelaksanaan dinas jaga sudah berjalan dengan baik?

Jawaban :

Menurut saya, sudah berjalan dengan baik. Namun terdapat beberapa yang harus di perhatikan seperti pelaksanaan serah terima jaga belum optimal tidak mengikuti prosedur yang ada ketika akan melaksanakan serah terima jaga semua kondisi harus di sampaikan agar seluruh nya dapat berjalan dengan lancar. Dan juga masih ada juru mudi yang telat melaksanakan tugas jaga terutama jaga malam pada saat kapal berlayar.

Lampiran 9 Teks Wawancara (Lanjutan)

4. Nama : Ade Faizal Amir

Jabatan : Third Officer

Pertanyaan : Mengapa perwira jaga harus di temani *cadet* jaga dan juru mudi pada saat melaksanakan tugas jaga?

Jawaban :

Karena tanggung jawab sebagai perwira jaga merupakan tanggung jawab yang besar , dimana keselamatan seluruh *crew* kapal di pikul oleh seorang perwira jaga. Dikhawatirkan ia tidak selalu bisa fokus selama periode jaga nya, maka dari itu butuh orang lain disana salah satu nya jika berjaga sendiri cenderung akan mengantuk

5. Nama : Soekarno Sidik P

Jabatan : Fourth Officer

Pertanyaan : Sebagai Perwira yang baru naik di atas kapal, apa hal yang perlu diperhatikan dalam kaitannya dengan dinas jaga atau serah terima jaga?

Jawaban :

Menurut saya sudah cukup , tapi masih ada beberapa yang tidak sesuai aturan dari perwira maupun rating seperti jika juru mudi jaga sedang berjaga

Lampiran 9 Teks Wawancara (Lanjutan)

di pelabuhan maupun sedang berlabuh jangkar sering meninggalkan pos penjagaan entah itu makan atau apapun. dan terkadang sering saya temukan juru mudi jaga ketika akan serah terima jaga tidak di sampaikan bagaimana kondisi sebelumnya kepada juru mudi jaga baru yang akan melaksanakan jaga.

6. Nama : Sapto Dwiatmoko

Jabatan : Juru Mudi

Pertanyaan : Menurut anda apakah faktor yang mempengaruhi kegiatan dinas jaga tidak bisa berjalan dengan lancar?

Jawaban :

Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kegiatan dinas jaga diantaranya adalah seperti kurangnya jam istirahat karena jam kerja melebihi yang seharusnya, dan juga faktor berikutnya adalah kebugaran kurangnya kesadaran dari beberapa orang akan pentingnya berolahraga agar stamina dan performa bisa tetap terjaga

Lampiran 10 Hasil Turnitin**SURAT KETERANGAN HASIL CEK SIMILIARITY
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 1096/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/01/2023**

Petugas cek *similarity* telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : RIZKY BAHARIYANDI
NIT : 551811136860 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI PROSEDUR SERAH TERIMA JAGA
SEBELUM MELAKSANAKAN JAGA DI KAPAL MT.
NECTAR

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 26%* (Dua Puluh Enam Persen).

Hasil cek *similarity* yang terdata di atas semata-mata hanya untuk mengecek duplikasi tulisan.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 27 Januari 2023

KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN



ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:

> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

Daftar Riwayat Hidup



1. Nama : Rizky Bahariyandi
2. Tempat, Tanggal Lahir : Sukabumi, 13 Januari 2000
3. NIT : 551811136860 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-Laki
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Jalan Siliwangi No.69 Rt 09 / Rw 02 Kec.Cisaat,
Kab.Sukabumi, Jawa Barat
8. Nama orang tua :
 - 8.1 Ayah : Apendi
 - 8.2 Ibu : Ipah Saripah
9. Alamat : Jalan Siliwangi No.69 Rt 09 / Rw 02 Kec.Cisaat,
Kab.Sukabumi, Jawa Barat
10. Riwayat Pendidikan :
 - 10.1 SD : SDIT Adzki cisaat (2006-2012)
 - 10.2 SMP : SMP N 1 Sukabumi (2012-2015)
 - 10.3 SMA : SMA N 1 Sukabumi (2015-2018)
 - 10.4 Perguruang tinggi : PIP Semarang (2018-2023)
11. Praktek Laut : PT. Waruna Nusa Sentana