



**PELAKSANAAN DINAS JAGA MELEWATI SELAT**

**DURIAN KEPULAUAN RIAU DI MV. MERATUS**

**KAHAYAN**

**SKRIPSI**

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

**Oleh**

**ABU HUSAIN UMAR**

**551811136755 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV**

**POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**

**SEMARANG**

**2023**

**HALAMAN PERSETUJUAN**

**PELAKSANAAN DINAS JAGA MELEWATI SELAT DURIAN**

**KEPULAUAN RIAU DI MV. MERATUS KAHAYAN**

Disusun Oleh :



**ABU HUSAIN UMAR**  
NIT. 551811136755 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

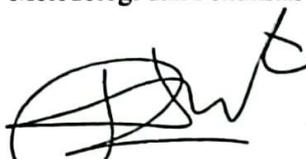
Semarang, 7 Februari 2023

Dosen/Pembimbing I  
Materi



**Capt. SUHERMAN, M.Si, M.Mar.**  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19660915 199903 1 001

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan



**RETNO HARIYANTI, S.Pd, M.M.**  
Penata Tingkat I (III/d)  
NIP. 19741018 199803 2 001

Mengetahui,  
KETUA PROGRAM STUDI NAUTIKA



**YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M.**  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19771129 200502 2 001

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul "Pelaksanaan Dinas Jaga Melewati Selat Durian Kepulauan Riau di MV. Meratus Kahayan" karya,

Nama : ABU HUSAIN UMAR

NIT : 551811136755 N

Program Studi : NAUTIKA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari Selasa, tanggal 7 Februari 2023

Semarang, 7 FEBRUARI 2023

### PENGUJI

Penguji I : Capt. MUSTAMIN, M.Pd., M.Mar.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19681227 199903 1 001

Penguji II : Capt. SUHERMAN, M.Si., M.Mar.  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19660915 199903 1 001

Penguji III : MOHAMMAD SAPTA HERIYAWAN, S.Kom, M.Si.  
Penata (III/c)  
NIP. 19860926 200604 1 001



Mengetahui,

Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. DIAN WAHDIANA, SE., M.M.  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19700711 199803 1 003

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ABU HUSAIN UMAR

NIT : 551811137655 N

Program Studi : D.IV NAUTIKA

Skripsi dengan judul “Pelaksanaan Dinas Jaga Melewati Selat Durian Kepulauan Riau di MV. Meratus Kahayan”.

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, 7 Februari 2022

Yang menyatakan,



**ABU HUSAIN UMAR**  
**NIT. 551811137655 N**

## MOTO DAN PERSEMBAHAN

1. المؤمن بآلف و بؤلف ، وال خير نعيم ال بآلف ، وال بؤلف ، وخير الناس أذعهم للناس

Orang beriman itu bersikap ramah dan tidak ada kebaikan bagi seorang yang tidak bersikap ramah. Dan sebaik-baik manusia adalah orang yang paling bermanfaat bagi manusia.

2. Cukuplah kebodohan menjadi aib saat orang yang bodoh merasa terbebas darinya dan marah jika digelari dengannya. (Imam Syafi'i)
3. Lakukan yang terbaik yang anda bisa, sampai anda tahu cara yang lebih baik. Kemudian ketika anda tahu yang lebih baik, lakukan terbaik.
4. *You'll Never Walk Alone*
5. "Hidup Mulia atau Mati Syahid"

### Persembahan:

1. Kedua orang tua penulis, Bapak Giyarto dan Ibu Muryani yang senantiasa memberi dukungan dan doa dalam hidup penulis.
2. Keluarga dan saudara penulis, Mbak Hanifah dan Adek Ainun
3. Bapak/Ibu Dosen PIP Semarang
4. Almamater penulis, PIP Semarang
5. Teman-teman angkatan 55 terkhusus zona Karanganyar Bedjans Lawu

## PRAKATA

Segala puji dan rasa syukur, yang penulis lakukan sebagai bentuk pujian kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala limpahan nikmat, karunia dan rahmat-Nya, sehingga penulis mampu menyelesaikan dan menuntaskan penulisan skripsi yang berjudul “Pelaksanaan Dinas Jaga Melewati Selat Durian Kepulauan Riau di MV. Meratus Kahayan”.

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. Abi, Ummi, Mbak Hanifah, Adek Ainun tercinta yang selalu memberikan motivasi, kasih sayang, dan doa serta dukungan moral yang telah diberikan.
2. Capt. Dian Wahdiana, M.M. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Capt. Suherman, M.Si., M.Mar. selaku Dosen Pembimbing materi penyusunan skripsi.
4. Ibu Retno Hariyanti, S.Pd, M.M selaku Dosen Pembimbing penulisan penyusunan skripsi.
5. Bapak dan ibu dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang

bermanfaat kepada penulis serta melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

6. Seluruh senior dan staff di PT. Meratus Line serta perwira dan kru kapal MV. Meratus Kahayan yang telah membantu dan membimbing penulis dan telah memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan prala (praktik laut).
7. Segenap teman-teman kelas Nautika Echo, Nautika Delta, teman-teman zona Karanganyar, Asisten aktivitas periode 95, Tim Pedang Pora “LUYTENS”, Tim Hore Karanganyar dan grup lain yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

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

**ABU HUSAIN UMAR**  
**NIT. 551811136755 N**

## ABSTRAKSI

**Umar, Abu Husain**, NIT. 551811136755 N, 2023, “*Pelaksanaan Dinas Jaga Melewati Selat Durian Kepulauan Riau di MV. Meratus Kahayan*”, Skripsi, Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Suherman, M.Si, M.Mar., Pembimbing II: Retno Hariyanti, S.Pd, M.M.

Mualim jaga memiliki peran penting dalam mengolah gerak kapal pada saat berlayar untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan untuk menghindari bahaya-bahaya tubrukan. Perumusan masalah yang diambil penulis dalam skripsi ini adalah pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MV. Meratus Kahayan dan pelaksanaan *safety meeting* untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di Selat Durian Kepulauan Riau. Tujuan dari penelitian ini adalah agar pelaksanaan dinas jaga berjalan dengan baik.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif, memperoleh data lapangan dengan observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi pustaka. Mengenai bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. Meratus Kahayan dan upaya untuk meningkatkan keamanan dinas jaga saat melewati Selat Durian Kepulauan Riau.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti bahwa persiapan yang dilakukan saat dinas jaga saat melewati Selat Durian Kepulauan Riau adalah dengan melakukan pengamatan keliling dan memperhatikan kecepatan aman kapal yang telah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan secara internasional, dan sebagai seorang pelaut professional akan lebih dihargai apabila kita dapat melaksanakan tugas dengan disiplin agar tercipta keadaan yang kondusif. Serta upaya yang dilakukan untuk meningkatkan keamanan dinas jaga di MV. Meratus Kahayan dengan cara melakukan *safety meeting* untuk pembahasan hal-hal penting dan bagaimana pelaksanaan dinas jaga *extra* untuk pengamanan yang lebih baik dari sebelumnya. Pelaksanaan dinas jaga *extra* akan dibahas saat *safety meeting* bagaimana pelaksanaan dan penerapannya.

**Kata Kunci:** Dinas jaga, MV. Meratus Kahayan, Selat Durian

## ABSTRACT

**Umar, Abu Husain**, NIT. 551811136755 N, 2023, “*Implementation of the Watch Service Passing through the Riau Islands Durian Strait at MV. Meratus Kahayan*”, Thesis, Diploma IV Program, Nautical Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor (I): Capt. Suherman, M.Si, M.Mar., Advisor (II): Retno Hariyanti, S.Pd, M.M.

The Officer of the watch has an important role in managing the motion of the ship while sailing to avoid unwanted things to avoid collision hazards. The formulation of the problem that the author takes in this thesis is the implementation of guard services to prevent collision hazards in the MV. Meratus Kahayan and implementation of a safety meeting to prevent a collision hazard in the Durian Strait, Riau Archipelago. The purpose of this research is that the implementation of guard duty goes well.

This study uses a qualitative descriptive method, obtaining field data by observation, interviews, documentation, and literature study. Regarding how the implementation of guard duty at MV. Meratus Kahayan and efforts to improve the security of the guard service when passing through the Riau Archipelago's Durian Strait.

Based on the results of research conducted by researchers that the preparations made while on guard duty when passing through the Durian Straits of the Riau Archipelago are to carry out round-the-clock observations and pay attention to the safe speed of ships that are in accordance with international regulations, and as professional sailors we will be more appreciated if we can carry out tasks with discipline in order to create a conducive situation. As well as the efforts made to improve the security of the guard service at MV. Meratus Kahayan by holding safety meetings to discuss important matters and how to carry out extra guard services for better security than before. The implementation of the extra watch service will be discussed during the safety meeting how it is implemented and implemented.

**Keywords:** On duty, MV. Meratus Kahayan, Selat Durian

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN .....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAKSI .....</b>	<b>viii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	<b>xiv</b>
<b>BAB I. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Fokus Penelitian .....	3
C. Rumusan Masalah .....	3
D. Tujuan Penelitian .....	4
E. Manfaat Hasil Penelitian .....	4
<b>BAB II. KAJIAN TEORI .....</b>	<b>6</b>
A. Deskripsi Teori .....	6
B. Kerangka Penelitian .....	14
<b>BAB III. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>16</b>

A. Metode Penelitian .....	16
B. Tempat Penelitian .....	17
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan .....	17
D. Teknik Pengumpulan Data .....	18
E. Instrumen Penelitian.....	21
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	22
G. Pengujian Keabsahan Data.....	24
<b>BAB IV. HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>26</b>
A. Gambaran Konteks Penelitian .....	26
B. Deskripsi Data.....	28
C. Temuan.....	31
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	33
<b>BAB V. SIMPULAN DAN SARAN.....</b>	<b>45</b>
A. Simpulan .....	45
B. Keterbatasan Penelitian .....	45
C. Saran.....	46
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Tabel Perbandingan penelitian terdahulu Dan Sekarang .....	27
Tabel 4.2 Tabel <i>Ship Particulars</i> MV. Meratus Kahayan.....	28
Tabel 4.3 Tabel <i>Crew List</i> MV. Meratus Kahayan.....	30



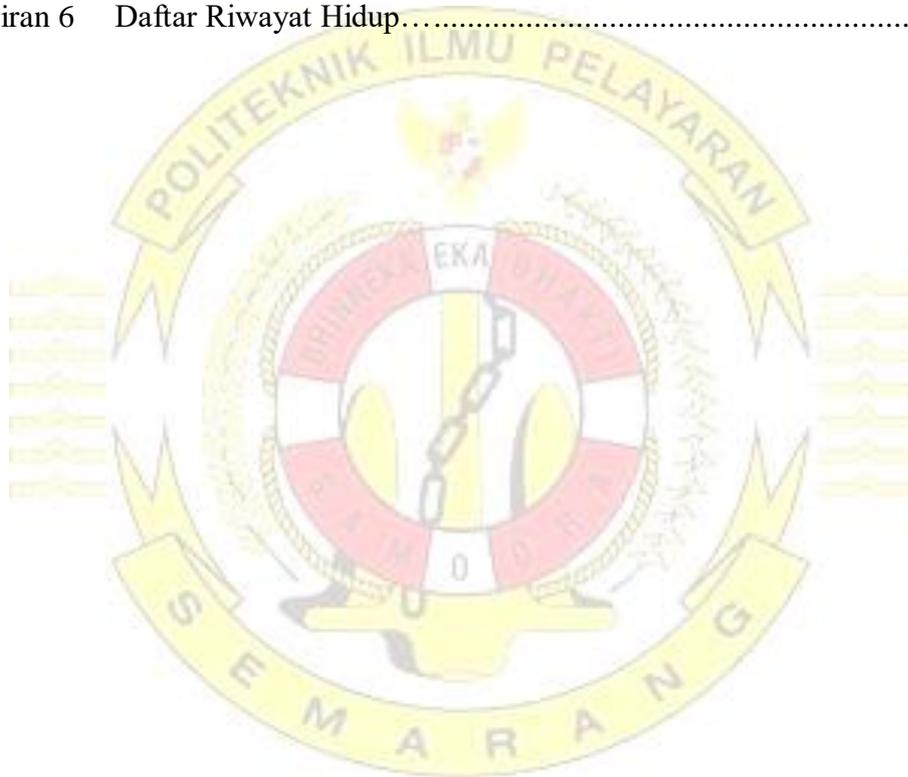
## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka pikir .....	14
Gambar 4.1. Meratus Kahayan .....	29
Gambar 4.2. Meratus Kahayan .....	30



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Bukti <i>chat</i> peneliti dengan Nakhoda (wawancara) .....	48
Lampiran 2	Selat Durian... ..	49
Lampiran 3	Selat Durian dari atas kapal... ..	49
Lampiran 4	<i>Crew List</i> .....	50
Lampiran 5	<i>Ship's Particulars</i> .....	51
Lampiran 6	Daftar Riwayat Hidup.....	52



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Dalam melaksanakan dinas jaga ketika kapal sedang berlayar membutuhkan fokus, kewaspadaan, dan tanggung jawab yang besar dalam mengoperasikan kapal, serta keterampilan pengambilan keputusan. Sebagai mualim jaga yang bertindak sebagai pengganti Nahkoda, Mualim jaga berkewajiban penuh atas keselamatan kapal setiap jam kerjanya dan patuh pada *Collision Regulation 1972* dan *STCW Regulation II/1 1978 as amended in 1995*.

Sebagai seorang mualim profesional dalam menerapkan tugasnya, ia harus didukung oleh data navigasi yang bisa dipertanggung jawabkan. Data diperoleh dari pemerintah/agen atau pihak yang lain. Hal ini menuntut Mualim ikut serta dalam pengolahan keterangan yang ada seperti hambatan navigasi, gangguan magnetis ketika pelaksanaan dinas jaga supaya berlangsung dengan baik dan benar.

Saat menerapkan dinas jaga yang efisien, mualim harus memastikan :

1. Seluruh petunjuk dini situasi visual yang berlaku, termasuk keberadaan kapal dan sinyal dari daratan.
2. Pemantauan berkesinambungan terhadap kapal yang mendekat.
3. Mendeskripsikan kapal dan lampu darat.

4. Memeriksa arah kemudi dan perintah kemudi.
5. Pemantauan radar dan *echo sounder*.
6. Pemantauan perubahan iklim, terutama visibilitas.

Menurut peraturan jaga yang ditentukan di atas kapal, seluruh kapal (*Collision Regulations 1972, STCW 1978 as amended in 1995 Regulation II/I*) wajib melangsungkan kewajiban jaga tanpa terkecuali guna menghindari resiko tubrukan. Keberhasilan suatu pelayaran sangat tergantung pada keahlian dan kinerja tenaga kerja di atas kapal, terutama perwira, untuk tiba di area tujuan dengan selamat, bebas kecelakaan, dan tepat pada waktunya.

Maka dari itu, mualim yang sedang melaksanakan dinas jaga anjungan harus sangat berhati-hati dan menerapkan aturan-aturan yang ada pada *collision regulation 1972* untuk menghindari kecelakaan saat berlayar seperti tubrukan dan kandas saat melewati Selat Durian. Dikarenakan Selat Durian memiliki alur pelayaran yang sempit dan dangkal. Selain itu, Selat Durian juga sering dilintasi oleh nelayan dan kapal niaga lainnya yang menyebabkan alur menjadi ramai. Selat Durian terletak di Provinsi Kepulauan Riau diantara Pulau Sanglar dan Pulau Durian. Selat ini sangat strategis untuk dilewati oleh kapal-kapal niaga yang berlayar dari arah barat Selat Malaka ke Jakarta.

Seperti yang diketahui, transportasi laut memegang peranan penting sebagai alat transportasi. Ini mengacu pada kemampuan transportasi laut, utamanya kapal niaga, guna mengirimkan kargo dalam jumlah besar. Paling utama guna mengimpor dan mengekspor barang-barang yang bisa menciptakan devisa bagi negara. Oleh karena itu pengiriman barang guna pembagian barang

menjadi alternatif utama, sehingga pengangkutan barang bisa dilangsungkan secara massal dan biaya yang dikeluarkan lebih murah dibanding moda transportasi lainnya sehingga lebih efektif dan efisien. Untuk melakukan ini, kita membutuhkan teknologi guna membawa kapal dengan aman serta melalui rute terpendek, serta tanggung jawab dan kepedulian yang tinggi.

Berdasarkan pengalaman peneliti saat melakukan penelitian di MV. Meratus Kahayan dan dengan berbagai masalah yang terdapat di kapal maka peneliti menyusun skripsi yang berjudul “Pelaksanaan Dinas Jaga Melewati Selat Durian Kepulauan Riau di MV. Meratus Kahayan”.

## **B. Fokus Penelitian**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dalam penulisan skripsi ini, peneliti hanya menetapkan pertanyaan yang bisa disediakan berlandaskan ilmu selama masa penelitian di MV. Meratus Kahayan serta referensi dan implementasi dinas jaga yang dapat digunakan sebagai sumber data. Guna mempermudah pengertian, peneliti memfokuskan pada isu terkait pelaksanaan dinas jaga ketika melintasi Selat Durian di Kepulauan Riau.

## **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijabarkan di atas, maka ada beberapa masalah yang peneliti jadikan perumusan masalah yaitu:

1. Bagaimana pelaksanaan dinas jaga di MV. Meratus Kahayan saat melewati Selat Durian?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan oleh MV. Meratus Kahayan untuk meningkatkan keamanan saat melewati Selat Durian?

#### **D. Tujuan Penelitian**

Penyusunan skripsi ini mempunyai tujuan supaya skripsi yang diciptakan mempunyai banyak manfaat. Adapun tujuan dibuatnya skripsi ini, yaitu :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga di MV. Meratus Kahayan saat melewati Selat Durian.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan oleh MV. Meratus Kahayan untuk meningkatkan keamanan di saat melewati Selat Durian.

#### **E. Manfaat Hasil Penelitian**

Manfaat yang bisa diambil serta dipelajari yakni seperti dibawah ini:

1. Secara teoritis
  - a. Menjadi media guna mengimplementasikan dan mengerti ilmu yang sudah didapat dengan teoritis, sehingga akan meningkatkan ilmu pengetahuan dan pengembangan pemikiran bagi peneliti.
  - b. Menjadi pendukung wawasan mengenai pelaksanaan dinas jaga saat melewati Selat Durian yang aman sesuai aturan yang ada pada *colreg* 1972.
  - c. Menjadi saran serta landasan bahan penelitian dalam bagian yang sama ataupun yang berhubungan dengan pelaksanaan dinas jaga saat melewati Selat Durian.
2. Secara praktis
  - a. Menjadi sumbangan penting dalam menaikkan wawasan bagi awak kapal yang melangsungkan dinas jaga di atas kapal saat melewati Selat Durian sehingga kualitas awak kapal meningkat.

- b. Menjadi saran untuk awak kapal MV. Meratus Kahayan dan perusahaan pelayaran dalam melangsungkan dinas jaga supaya tidak mewujudkan masalah saat berlayar melewati Selat Durian dan untuk menghindari kecelakaan pada kapal.



## BAB II

### KAJIAN TEORI

#### A. Deskripsi Teori

Dalam kajian ini harus adanya teori yang diambil dari buku-buku, referensi dari jurnal-jurnal serta pengalaman pada waktu penelitian yang akan membantu dalam pengertin mengenai pelaksanaan dinas jaga guna menghindari tubrukan saat melewati Selat Durian Kepulauan Riau. Maka dari itu, dipaparkan beberapa teori yang menunjang skripsi ini yaitu :

##### 1. Pengertian Pelaksanaan

Menurut Abdillah dan Prasetya (2009:378), pelaksaan adalah tahapan dan langkah pelaksanaan. Dari penjelasan di atas bisa dilihat bahwa pelaksanaan tugas jaga dalam menjumpai bahaya tubrukan dilangsungkan oleh mualim jaga dan anak buah kapal ketika kapal berada di laut guna memantau bahaya navigasi, namun juga tidak mengabaikan bahaya lainnya. Untuk mewujudkan kualitas maupun kuantitas tenaga kerja, guna dipastikannya keselamatan maritim dalam dijalankannya kapal. Yang harus dicapai dengan menerapkan tugas jaga adalah penghindaran tabrakan selama berlayar, tugas jaga dalam kondisi berbeda, serta keselamatan dengan Pandu.

## 2. Pengertian Dinas Jaga

Menurut Branch (1995:114), dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan, dermaga, laut bebas ataupun tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko yang lain yang berhubungan dengan hal itu. Semua kapal yang mengarungi laut atau perairan yang dapat dilayari yang terhubung ke laut perlu mentaati regulasi *international* serta regulasi yang diciptakan oleh otoritas setempat. Ini termasuk pelaksanaan jam jaga, waktu kerja dan istirahat untuk semua *crew* kapal. Supaya dikemudian hari bisa terlaksananya lingkungan kerja yang aman ketika melangsungkan dinas jaga.

Dalam Undang-Undang R.I. Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 3 mengenai maksud diimplementasikannya pelayaran sebagai bagian moda transportasi yakni :

- a. Memfasilitasi lalu lintas orang dan barang ketika melintasi perairan dengan mementingkan serta mengamankan transportasi air dalam rangka melancarkan aktivitas perekonomian nasional.
- b. Menumbuhkan semangat bahari.
- c. Perlindungan kedaulatan negara.
- d. Penciptaan daya saing melalui pengembangan industri transportasi nasional.
- e. Mendukung, mendorong dan memajukan pencapaian tujuan nasional.

- f. Penguatan persatuan dan kesatuan bangsa terkait dengan perwujudan wawasan nusantara.
- g. Ketahanan nasional.

Menurut Tim Penyusun PIP Semarang (2002;16) pelaksanaan dinas jaga oleh petugas jaga ketika sedang berlayar atau di dok diatur oleh peran dan tanggung jawab perusahaan dan kapal dan mencakup hal-hal berikut:

a. Dinas Harian

Diimplementasikan pada hari kerja. Disisi lain, hari Minggu dan hari besar, mereka melakukan pekerjaan administrasi, pemeliharaan dan pengoperasian kapal, dll, sesuai dengan jabatan dan kewajiban mtiap tenaga kerja.

b. Dinas Jaga

Diimplementasikan di luar jam kerja harian terdiri dari : jaga laut, jaga pelabuhan, serta jaga radio. Dinas jaga diimplementasiakan guna tercapainya kondisi yang aman serta teratasi ketika kapal berlayar.

Manfaat dari diberlangsungkannya dinas jaga, yakni :

- 1) Menjaga keamanan dan ketertiban kapal, barang, anggota kapal serta lingkungan;
- 2) Menegakkan atau mematuhi peraturan dan ketentuan yang berlaku (nasional/internasional)
- 3) Taat pada perintah perusahaan atau nakhoda (tertulis/lisan) *Standing Order* atau *Bridge Order*.

Pelaksanaan tata cara dinas jaga yang benar dan baik di atas kapal mempunyai peranan yang penting, termasuk pelaksanaan regulasi dan penerapan peraturan. Tiap awak kapal terpenting seorang mualim perlu mengerti mengenai organisasi kerja di kapal, salah satunya peraturan jam jaga, jam kerja serta jam istirahat. Regulasi ini diciptakan berpedoman kepada regulasi yang sudah disepakati secara *international*. Kewajiban selama tuga jaga harus dilangsungkan dengan rasa tanggung jawab, supaya kondisi kerja baik.

### 3. Bahaya Tubrukan

Dalam Bab XIII pasal 244 ayat 1 Undang-Undang R.I. Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yakni, bahaya kepada kapal dan/atau orang merupakan peristiwa yang bisa mengakibatkan keselamatan kapal atau nyawa manusia.

Menurut Purwantomo (2004:3), tubrukan adalah kondisi darurat yang diakibatkan oleh tubrukan kapal dengan kapal, kapal dengan dermaga atau bangunan terapung lainnya yang bisa membahayakan jiwa, harta benda serta lingkungan.

Akibat utama kondisi darurat di atas kapal yakni:

- a. Kesalahan manusia
- b. Kesalahan peralatan
- c. Pelanggaran kepada regulasi
- d. Aksi dari luar
- e. Kehendak Tuhan Yang Maha Esa

Tata cara utama guna menanggulangi kondisi darurat di atas kapal adalah :

- a. Mencatat kerusakan yang ada, status penyelamatan kapal, kondisi muatan, tingkat bahaya kapal di sekitar dan dekat dermaga, kondisi lingkungan, dan lainnya. Dengan mengumpulkan data tersebut bisa menentukan tingkat kerusakan, keamanan barang, properti atau lingkungan.
- b. Mengidentifikasi/menyiapkan perlengkapan yang sesuai guna menangani keadaan darurat *crew* kapal yang sedang berlangsung.

Mengimplementasikan tahapan kerja khusus dalam kondisi darurat yang sudah ditentukan yakni melangsungkan *Ship-board Emergency Contingency Plan* yang ada diatas kapal. Dalam Chapter VIII *STCW 1978 as amended in 1995* section A-VIII / 1, keahlian bertugas yakni:

- a. Seluruh orang yang diberi tugas sebagai perwira atau bawahan yang berpartisipasi dalam jaga perlu istirahat setidaknya 10 jam dalam periode 24 jam.
- b. Istirahat hanya dapat dipecah menjadi dua istirahat selama 10 jam atau lebih per periode 24 jam..
- c. Syarat lainnya yang dijelaskan dalam paragraf 1 dan 2 tidak perlu dipatuhi dalam kondisi darurat atau pelatihan atau ketika ada keadaan operasi darurat.
- d. Tanpa mengesampingkan paragraf 1 dan 2 di atas, teknik minimum dari jam tersebut harus bisa dikurangi paling minimal 6 jam berturut-

turut, dengan mengurangi tidak lebih dari 2 hari. Serta paling minimal perlu ada 70 jam istirahat dalam 7 hari.

- e. Pemerintah yang berkaitan perlu memastikan bahwa jadwal jaga dipasang di tempat yang mudah terlihat.

Dalam *Chapter VIII STCW 1978 as amended in 1995 Section B-VIII / 1*, panduan yang berhubungan dengan keahlian bertugas dan penangkalan kelelahan:

- a. Dengan diperhatikannya syarat guna waktu istirahat, “suatu aktivitas darurat” diperlukan hanya untuk pekerjaan di kapal yang tidak bisa tertunda, demi keselamatan lingkungan atau tidak bisa ditanggulangi di awal pelayaran.
- b. Kelelahan tidak mempunyai arti yang sama, namun tiap individu terhubung dalam pengoperasian kapal perlu waspada kepada faktor yang bisa mengakibatkan adanya kelelahan tersebut. Salah satunya faktor yang dikatakan oleh organisasi, yang perlu ditinjau apabila memutuskan hal yang berhubungan perjalanan kapal.
- c. Dalam mengimplementasikan regulasi VIII/1, berikut hal yang perlu diamati:
  - 1). Ketetapan pencegahan kelelahan perlu ditafsirkan guna dipastikannya jam kerja berlebihan atau tidak masuk akan dibahas dalam Section A-VIII/1 dan sisa jam kerja tidak bisa digunakan untuk tugas jaga atau tugas lainnya.
  - 2). Frekuensi dan lamanya istirahat, serta istirahat penunjang menjadi kompensasi, adalah faktor penting dalam dicegahnya kelelahan.

- 3). Ketetapan seperti itu berbeda guna kapal jarak pendek selama langkah-langkah keselamatan dipertahankan.
- d. Pihak berwajib (otoritas setempat) perlu memikirkan pengimplementasian sebuah syarat yang mencatat jam kerja istirahat untuk pelaut, serta catatan perlu diperiksa oleh pemerintah yang berkaitan secara berkala, guna terjaminnya kepatuhan kepada regulasi yang ada.
- e. Berlandaskan wawasan yang didapat dari investigasi kecelakaan laut, pihak berwenang (pemerintah daerah) perlu mempertimbangkan kembali regulasi pencegahan kelelahan mereka sendiri.

Menurut *Collision Regulation 1972* Aturan 2 (a), tentang pertanggung jawaban, tidak terdapat ketentuan dari regulasi ini akan membebani kapal atau pemiliknya, nakhoda atau awak kapal dari konsekuensi kegagalan untuk mematuhi regulasi ini atau mengambil tindakan pencegahan yang selaras dengan tradisi dan kondisi pelaut.

Sehubungan dengan hal di atas, sebagaimana diatur dalam *Collision Regulations 1972*, pemenuhan kewajiban keselamatan harus dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab dan ganti rugi apabila ada hal yang tidak dikehendaki. Ketentuan jam kerja, jam jaga dan waktu istirahat menurut ketentuan *STCW 1978 as amended in 1995* harus dipatuhi secara ketat.

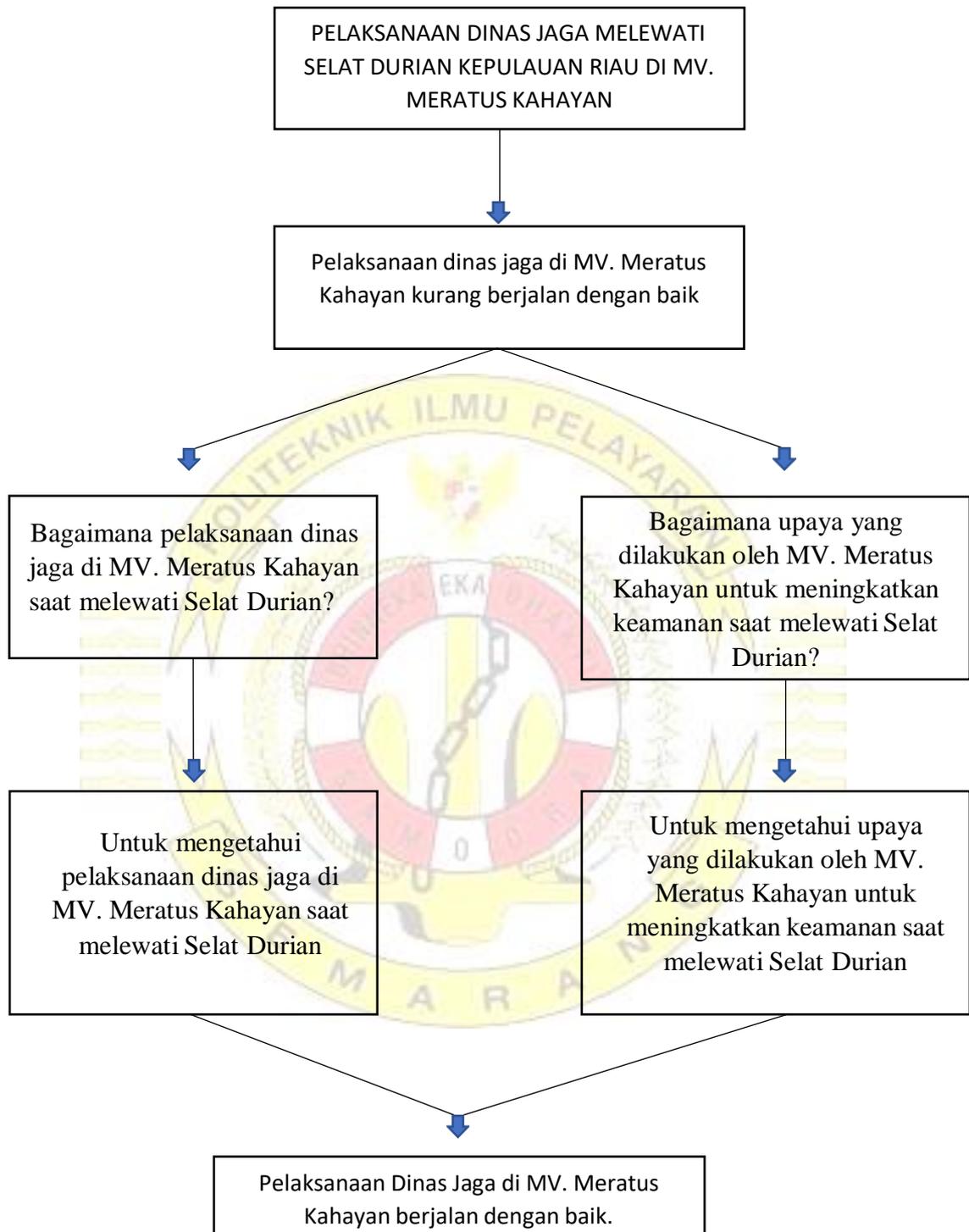
#### 4. Peralatan Navigasi

Menurut Undang-Undang R.I tahun 2008 tentang pelayaran, navigasi adalah tahapan pemandu pergerakan kapal secara aman dan lancar dari satu

titik ke titik lainnya serta menjauhi bahaya dan rintangan pelayaran. Alat bantu navigasi adalah perlengkapan atau sistem *offboard* yang dirancang dan dijalankan guna menaikkan keselamatan dan efektivitas navigasi dan/atau lalu lintas kapal. Berikut perlengkapan navigasi diatas kapal yang menunjang dalam pencegahan yakni: *radar & arpa, gyro compass, navigation light, GPS (Global Position System), kemudi, navtex, vhf radio.*



## B. Kerangka Penelitian



Gambar 2.1. Kerangka Pikir

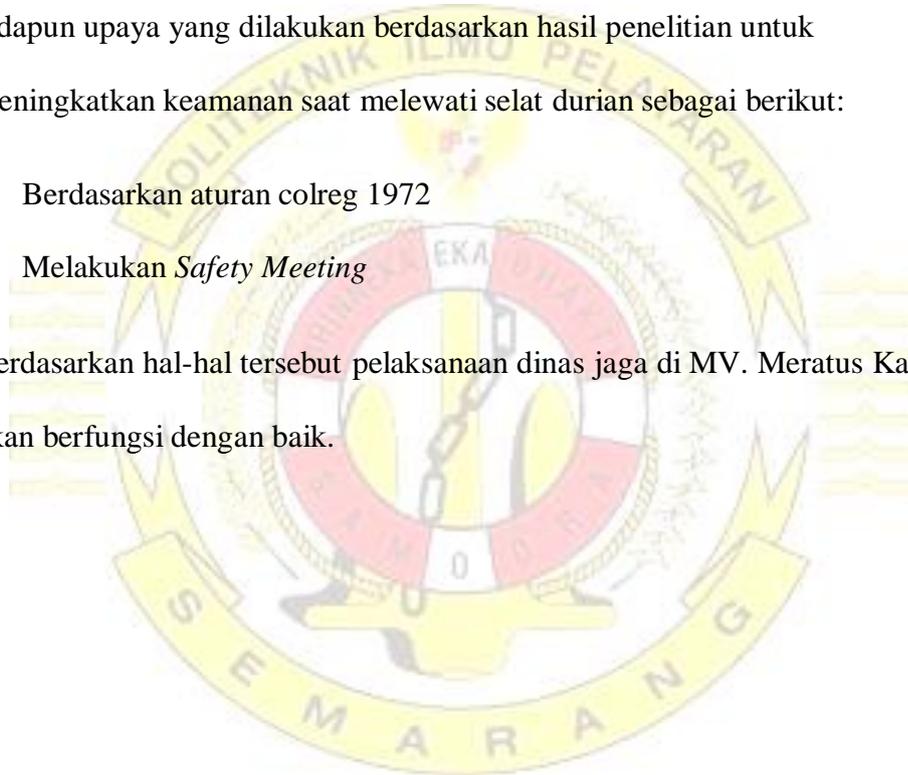
Pelaksanaan dinas jaga di MV. Meratus Kahayan kurang berfungsi dengan baik. Maka dalam penelitian ini akan membahas bagaimana pelaksanaan dinas jaga saat melewati Selat Durian, yang akan berisikan hal-hal sebagai berikut:

1. Muallim jaga kurang fokus saat melakukan dinas jaga
2. Alat navigasi kurang mendukung saat melewati selat durian

Adapun upaya yang dilakukan berdasarkan hasil penelitian untuk meningkatkan keamanan saat melewati selat durian sebagai berikut:

1. Berdasarkan aturan colreg 1972
2. Melakukan *Safety Meeting*

Berdasarkan hal-hal tersebut pelaksanaan dinas jaga di MV. Meratus Kahayan akan berfungsi dengan baik.



## BAB V

### SIMPULAN DAN SARAN

#### A. Simpulan

Berlandaskan hasil penelitian dan pembahasan masalah, maka peneliti membuat simpulan seperti dibawah ini :

1. Pelaksanaan dinas jaga bermanfaat untuk menjauhi resiko tubrukan di kapal MV. Meratus Kahayan yakni dengan melangsungkan pemantauan secara keseluruhan serta memperhatikan kecepatan aman kapal yang sudah selaras dengan regulasi yang ditentukan secara internasional dan pelaut profesional akan dihargai jika bisa melangsungkan tugas dengan disiplin supaya terwujudnya kondisi yang aman.
2. Pelaksanaan *safety meeting* sangat penting dan sebaiknya dilaksanakan dengan baik dan penuh rasa tanggung jawab. Karena dengan *safety meeting* kita dapat mematangkan rencana yang sudah dibuat dan melakukan evaluasi setiap kegiatan yang sudah dilaksanakan. Dalam hal ini juga bisa dibahas tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga *extra* yang sangat berguna untuk pelaksanaan dinas jaga dan meminimalisir terjadinya tubrukan ataupun hal yang tidak diinginkan di atas kapal.

#### B. Keterbatasan Penelitian

Penelitian diimplementasikan dengan teknik kualitatif dan memanfaatkan data primer yang diterima langsung oleh peneliti tidak lewat penghubung. Keterbatasan penelitian ini melingkupi subjektifitas yang terdapat di peneliti. Guna meminimalisir kesalahan maka diberlakukannya tahapan

triangulasi, yakni triangulasi sumber dan teknik. Triangulasi sumber yakni mencari benar atau tidaknya keterangan tertentu dengan memfungsikan sumber data misalnya dokumen, arsip, hasil wawancara, hasil observasi atau dengan melangsungkan *interview* lebih dari satu subjek yang diaras mempunyai perspektif yang beda. Disisi lain, triangulasi teknik dilangsungkan dengan cara memeriksa data dengan realita dari responden yang berbeda dari hasil penelitian yang lain.

### C. Saran

Didasari oleh hasil penelitian bisa diambil saran seperti dibawah ini:

1. Perwira jaga harusnya memberikan contoh yang baik dan benar bagi *crew* yang lain selama dinas jaga di lingkungan kerja agar tercipta hubungan yang baik aman. Dinas jaga yang sudah tercipta perlu ditegakkan secara disiplin supaya petugas jaga tidak kehilangan hak istirahatnya. Guna melayarkan kapal dengan aman, Mualim/Nahkoda perlu patuh pada regulasi nasional (undang-undang) dan internasional yang berlaku (*Collision Regulations* 1972 dan *STCW 1978 as amended in 2010*) untuk menjauhi bahaya tabrakan dan hal yang tidak diinginkan lainnya.
2. *Crew* kapal yang akan bertugas diatas kapal harus memperhatikan dan mengikuti arahan atasan saat *safety meeting*. Perwira jaga yang bertindak sebagai petugas anjungan dihimbau untuk mengawasi kegiatan dinas jaga dan memaksimalkan untuk mengetahui potensi tabrakan sedini mungkin sehingga bisa diambil keputusan yang tepat. Wawasan mengenai langkah yang diambil untuk menangani hal yang tidak diperlukan harus

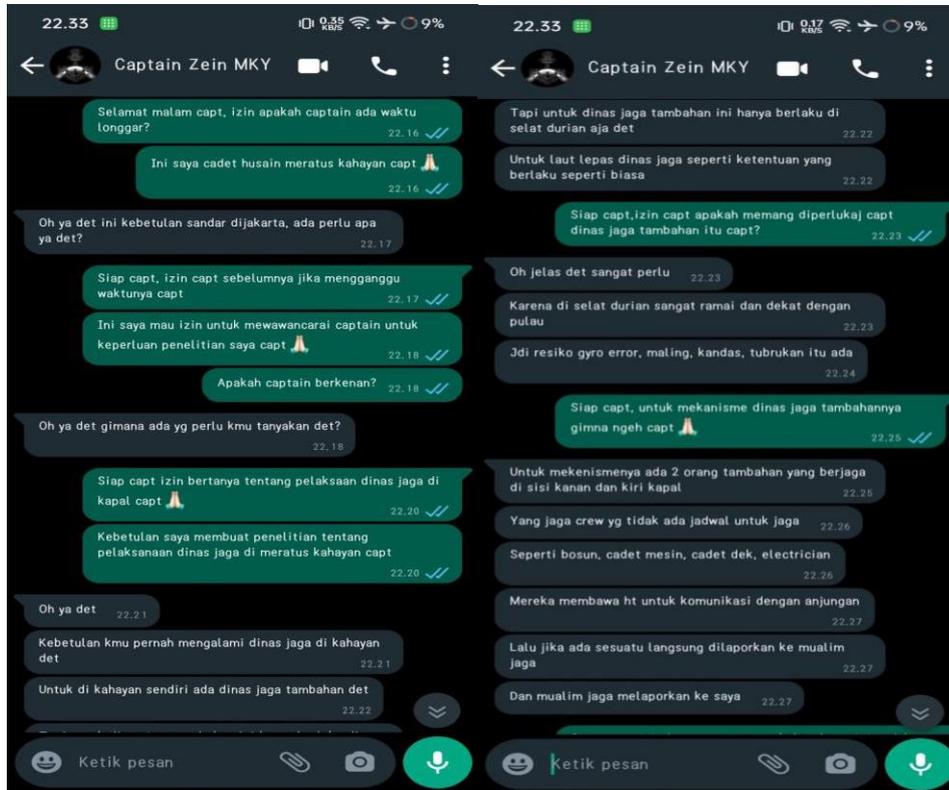
dikoordinasikan dengan perwira dan Nakhoda untuk pengambilan keputusan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, Prasetya, 2008, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Surabaya: Arkola.
- Esterberg, 2018, kutipan buku “*Metode Penelitian*”, Bandung : CV Alfabeta
- Gulo, 2018, *Metodologi Penelitian*, Jakarta : CV Pendekar Buku
- Moleong, J Lexy, 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Purwantomo, Agus Hadi, 2004, *Tubrukan*, Semarang.
- Purwantomo, Agus Hadi, 2007, *Emergency Prosedur & SAR*, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Rossmann, 2018, *Metodologi Penelitian*, Jakarta.
- Sarwono, Jonathan, 2006, *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Subardi, Agus, 2009. *Rancangan Pelayaran Untuk ANT II*, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Bandung : CV Alfabeta
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian*, Bandung : CV Alfabeta
- Tim PIP Semarang, 2002, *Dinas Jaga Di Kapal*, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Tim PIP Semarang, 2009, *Pedoman Penulisan Skripsi Jenjang Pendidikan Diploma IV*, Semarang: Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*, 2008: Citra Umbara

## LAMPIRAN



GAMBAR 1 HASIL WAWANCARA

**LAMPIRAN**



**GAMBAR 2 SELAT DURIAN**



**GAMBAR 3 SELAT DURIAN**

**CREW LIST**

Nama Kapal : Mv. Meratus Kahayan		Isi Kotor (GT) : 626 ton		Bendera : Indonesia		Datang dari : KLUANG			
Jenis Kapal : Contaliner		Tenaga Pendorong : 2860 HP		Daerah Pel. : KCV		Tujuan dari sini : JAKARTA			
PERSYARATAN PENGAWAKAN KAPAL				SERTIFIKAT KEAHLIAN					
NO.	NAMA AWAK KAPAL	JABATAN	NOMOR PHL	BUKU PELAUT		TINGKATAN	NOMOR	BST (NOMOR)	Nomor Sijil
				NOMOR	BERLAKU S/D				
01	Yosep Piyono	Nakhoda	2591/PHL-SBAN/2021	F 289127	29.08.2022	ANT-I	6200042162010314	6200042162010319	-
02	Ugik Kurniawan	Mualim I	AL 5241/1407/SVB-TPK/2021	D 081507	06.07.2022	ANT-II	62010052911420519	6201005291010519	126
03	Iwan Setiawan	Mualim II	AL 5241/1417/SVB-TPK/2021	E 144221	22.12.2023	ANT-III	62001541970430215	6200154197011120	135
04	Egi Rivaldo	Mualim III	AL 5241/1427/SVB-TPK/2021	F 246300	15.08.2022	ANT-III	6211442523030319	6211442523010319	136
05	Vudstra	KKM	AL 524092011/SVB-TPK/21	F 153826	18.07.2022	ATT-I	6200087209710215	6200087209010118	140
06	Airl Erenli	Masina II	PK 3081/134405/SVB-TPK/19	F 232707	30.04.2022	ATT-III	6200196564330516	6200196564010320	99
07	Yogo Purnomo	Masina III	AL 52462165/SVB-TPK/20	E 078888	29.03.2023	ATT-III	6201296281530316	6201296281010319	118
08	Dia Yudha Prewira	Masina IV	AL 5246870105/SVB-TPK/21	G 023290	15.12.2023	ATT-III	6211419253730118	6211419253010518	138
09	Adi Ardyanjo	Electrician	PK 3081/1702/ SVB-TPK/2020	F 203560	29.01.2022	BST	6211709832010317	6211709832010317	115
10	Wahleko	Sering	AL 52461854/SVB-TPK/2021	F 011803	05.04.2022	RAASD	6201193409340121	6201193409010121	134
11	Hendikus S. Elnor	Juru Mudl	081/PHL-SBAN/2020	F 115398	14.05.2023	RAASD	6200158183040516	6200158183010520	131
12	William Nalpan	Juru Mudl	AL 52445301/SVB-TPK/2021	F 268299	04.09.2022	RAASD	6201399058040520	6201399058011110	132
13	Dwi Septa Jurnihan	Juru Mudl	AL 52416439/SVB-TPK/20	E 073544	17.03.2023	RAASD	6200097443010320	6200097443010320	124
14	Titi Annjo	Juru Minyak	AL 524092011/SVB-TPK/21	F 013790	27.04.2024	RAASE	6211613563420121	6211613563010321	141
15	Rio Iqbal Syah Putra	Juru Minyak	AL 5241437/SVB-TPK/2021	F 120917	26.06.2023	RFVIER	6202196701352414	6202196701010718	137
16	Wibowo Subakti	Juru Minyak	AL 524173010/SVB-TPK/21	G 031161	22.10.2023	RAASE	6200254402420515	6200254402010519	139
17	Priyanto Sembudi	Juru Masak	AL 52405808/SVB-TPK/20	F 203061	09.08.2022	RAASD	62010223916340217	62010223916010117	123
18	Abu Huda Umar	Kadeti Deck	-	G 011707	01.07.2023	BST	6211938558010319	6211938558010319	128
19	Eko Slamet Prasetyo	Kadeti Engine	-	G 012051	09.07.2023	BST	6211938279010319	6211938279010319	130

Jumlah crew termasuk Nakhoda 19 orang



GAMBAR 4 CREW LIST MKY

LAMPIRAN



SHIP'S PARTICULARS

rev.draft

Ship's Name : **MV. MERATUS KAHAYAN**  
 Previous Name :  
 Call Sign : **PLMT**  
 Flag/ Port of Registry : **INDONESIA / SURABAYA**  
 Owner : **PT. MERATUS LINE**  
 Classification : **Biro Klasifikasi Indonesia (BKI)**  
 Official Number :  
 IMO Number : **9760330**  
 Class Number/ Reg.No. :  
 MMSI Number : **525025101**  
 SSAS No. : **TBA**  
 Inmarsat-mini C MES : **TBA**  
 Email : **PLMT@globeemail.com**  
 AAIC :  
 Built : **23 January, 2015 (as per delivery date)**  
 Builder : **NINGBO BODA SHIPYARD, CHINA**  
 Kind of Ship : **Container Vessel**  
 L.O.A. : **119.9 m**  
 L.B.P. : **115.0 m**  
 Breadth (Moulded) : **21.80 m**  
 Depth (Moulded) : **7.30 m**  
 Bridge to Stern / Bow : **101.62 m / 18.28 m**  
 Summer/ Tropical Draft : **5.20 m / 5.308 m**  
 Light Ship Draft : **1.57 m**  
 Highest point from keel (Air Draft) : **21.714 m**  
 Gross Tonnage : **6621 Tons**  
 Net Tonnage : **3707 Tons**  
 Summer/ Tropical Deadweight : **8359.2 / Tons**  
 Summer/ Tropical Displacement : **11397 / Tons**  
 Light Ship Weight : **3037.80 Tons**  
 Ton per cm immersion (TPI) : **23.6 Tons At Summer**  
 Main Engine : **Four stroke Diesel Engine Daihatsu Anqing 8 DKM-28E, 2560 kw/7,750 RPM,**  
 Propeller : **4 blades Fix Pitch Propeller**  
 Bow Thruster & Stern Thruster : **268 kw**  
 Service Speed : **9/11 \*) Knots, 600-700RPM**  
 Fuel Oil Consumption : **7.362 Tons**  
 Crane/ Derrick : **N I L**  
 Container Capacity : **558 TEUs or 224 FEUs,**  
 Ballast Water Capacity : **5.033,74 m<sup>3</sup> (100%)**  
 Fresh Water Capacity : **86,0 m<sup>3</sup> (100%)**  
 Fuel Oil Capacity : **403,09 MT (100%)**  
 Diesel Oil Capacity : **104,23 MT (100%)**  
 Untuk Stak Loads : 40', 45', 48' : **N/A**

Containers Stack Loads:		20'	40'	45'	48'
<b>Under deck ( Tank Top ) :</b>		92 T	Nil	Nil	Nil
<b>On deck : Hatch 1</b>					
Bay 01	Row 05,06,07,08	28 T	Nil	Nil	Nil
Bay 01	Row 01,02,03,04	29 T	Nil	Nil	Nil
Bay 03,05,07	Row 07,08	28 T	Nil	Nil	Nil
Bay 03,05,07	Row 01,02,03,04,05,06	28 T	Nil	Nil	Nil
			Nil	Nil	Nil
<b>On deck : Hatch 2 &amp; 3</b>					
Bay 09,11,13,15,17,19,21,23	Row 07,08	28 T	Nil	Nil	Nil
Bay 09,11,13,15,17,19,21,23	Row 01,02,03,04,05,06	21.7 T	Nil	Nil	Nil
Bay 25	Row 01,02,03,04,05,06,07,08	29 T	Nil	Nil	Nil

Reefer Plug : **50** Plugs **380/440** Volt **60** Hz



Note : \*) = Being Observed

Note: All figures are believed to be correct but are given without guarantee

Dipindai dengan CamScanner



GAMBAR 5 SHIPS PARTICULARS

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Abu Husain Umar
2. Tempat, Tanggal Lahir : Karanganyar, 30 Mei 1999
3. NIT : 551811136755 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Blumbang, RT. 005 RW. 001, Blumbang,  
Tawangmangu, Karanganyar, Surakarta, Jawa  
Tengah
8. Nama Orang Tua  
Ayah : Giyarto  
Ibu : Muryani
9. Riwayat Pendidikan :  
SD : SD IT Taruna Robbani Tawangmangu  
SMP : SMP IT Ibnu Abbas Klaten  
SMA : SMA IT Abu Bakar Yogyakarta  
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
10. Nama Kapal : MV. Meratus Kahayan
11. Perusahaan Praktek : PT. Meratus Line
12. Alamat Perusahaan : Jl. Aloon-Aloon Priok No.27, Perak Bar., Kec.  
Krebangan, Kota SBY, Jawa Timur 60177

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Abu Husain Umar
2. Tempat, Tanggal Lahir : Karanganyar, 30 Mei 1999
3. NIT : 551811136755 N
4. Agama : Islam
5. Jenis Kelamin : Laki-laki
6. Golongan Darah : B
7. Alamat : Blumbang, RT. 005 RW. 001, Blumbang,  
Tawangmangu, Karanganyar, Surakarta, Jawa  
Tengah
8. Nama Orang Tua  
Ayah : Giyarto  
Ibu : Muryani
9. Riwayat Pendidikan :  
SD : SD IT Taruna Robbani Tawangmangu  
SMP : SMP IT Ibnu Abbas Klaten  
SMA : SMA IT Abu Bakar  
Perguruan Tinggi : PIP Semarang
10. Nama Kapal : MV. Meratus Kahayan
11. Perusahaan Praktek : PT. Meratus Line
12. Alamat Perusahaan : Jl. Aloon-Aloon Priok No.27, Perak Bar., Kec.  
Krembangan, Kota SBY, Jawa Timur 60177