

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

Agar pemecahan masalah yang diungkapkan dalam naskah skripsi ini bisa lebih lengkap, maka penulis mencantumkan beberapa landasan teori agar bisa mempermudah pemahaman terhadap permasalahan yang ada dan mencakup pemecahan masalah yang akan penulis kemukakan khususnya masalah pelaksanaan dinas jaga pada saat kapal berlabuh jangkar guna mengurangi kejadian hilangnya jangkar beserta rantainya di kapal MT. Pungut/P.1022.

#### **A. Tinjauan Pustaka**

##### **1. Dinas Jaga**

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014:188) dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga (2014:376) adalah bangun, tidak tidur berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, mengawasi, melindungi dan menjaga keselamatan dan keamanan lingkungan sekitar.

Sedangkan Menurut Purwadarminta (2006: 293 dan 459), pengertian dari dinas jaga dibagi menjadi dinas dan dinas jaga yaitu:

- a. Dinas adalah bagian kantor atau pemerintah yang mengurus pekerjaan tertentu, segala sesuatu yang berhubungan dengan jawatan atau sedang menjalankan tugas kewajiban.

- b. Jaga adalah tidak tidur, bangun, berkawal, menunggu supaya selamat (jangan sampai hilang), berawas-awas waspada dalam menghadapi segala kemungkinan.

Dari definisi tersebut diatas Pengertian dinas jaga adalah tanggung jawab untuk suatu pekerjaan jaga adalah tanggung jawab untuk suatu pekerjaan jaga yang dilakukan dikapal atau di pelabuhan untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian, menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali. Sesuai dengan prosedur yang di inginkan dan menjaga semua fasilitas kapal agar terbebas dari pencurian atau pengerusakan dari pihak-pihak tertentu. Maksud dan tujuan dilaksanakannya dinas jaga, yaitu :

- a. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan dan lingkungannya.
- b. Melaksanakan atau mentaati peraturan dan ketentuan yang berlaku secara nasional maupun internasional.
- c. Melaksanakan perintah atau instruksi dari perusahaan maupun dari nahkoda.

Mengingat pentingnya penerapan prosedur dinas jaga yang benar diatas kapal, dalam hal ini menyangkut penerapan aturan-aturan dan pelaksanaan itu sendiri. Setiap awak kapal terutama seorang mualim harus memahami betul tentang organisasi kerja dikapal, termasuk dalam hal ini mengenai peraturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat. Tentunya aturan yang dibuat ini mengacu terhadap aturan yang telah

ditetapkan dan disepakati secara internasional. Setiap kewajiban-kewajiban selama tugas jaga haruslah selalu dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik.

Menurut Djoko Subandrijo (2011:67) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga navigasi atau tugas jaga dek, harus memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan jaga navigasi atau jaga dek. Pada waktu kapal sedang berlayar maupun kapal sandar di pelabuhan:

a. Dinas harian

- 1) Dilakukan pada hari-hari kerja sedangkan hari minggu dan hari besar libur.
- 2) Tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

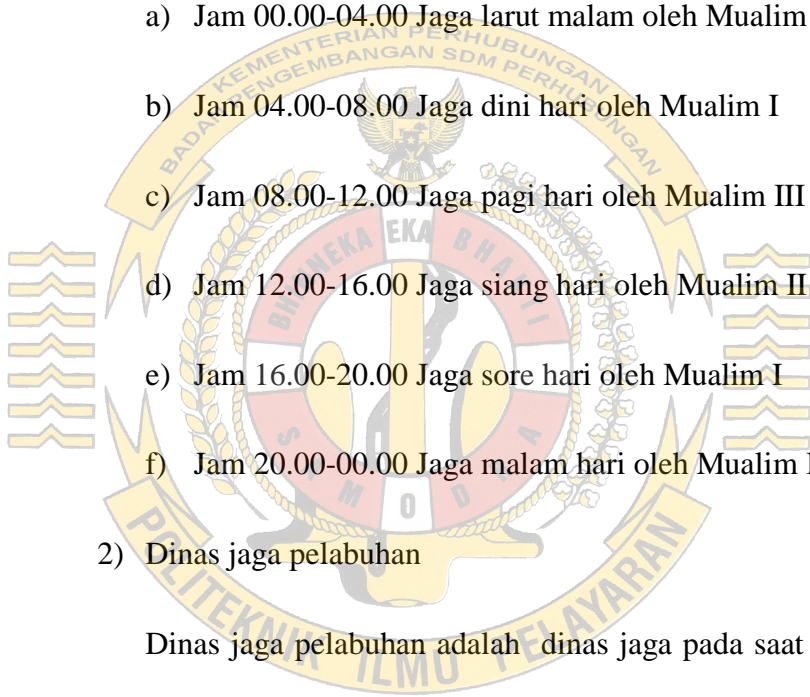
b. Dinas jaga

Dilakukan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari : dinas jaga navigasi dan dinas jaga pelabuhan.

1) Dinas jaga navigasi

Dinas jaga navigasi adalah dinas jaga selama kapal dalam keadaan berlayar, dimana mesin penggerak utama jalan. Dinas jaga ini di mulai sejak perintah nakhoda *one hour notice* satu jam untuk *manouver* atau mengolah gerak atau berangkat dari

pelabuhan dan berakhir pada perintah *Finish With Engine* saat kapal tiba di pelabuhan tujuan ini adaah perintah nakhoda kepada seluruh awak kapalnya agar mulai mempersiapkan semua peralatan dan permesinan untuk *manouvering*. Secara umum pengaturan tugas jaga navigasi di kapal di laksanakan sebagai berikut:

- 
- a) Jam 00.00-04.00 Jaga larut malam oleh Mualim II
  - b) Jam 04.00-08.00 Jaga dini hari oleh Mualim I
  - c) Jam 08.00-12.00 Jaga pagi hari oleh Mualim III
  - d) Jam 12.00-16.00 Jaga siang hari oleh Mualim II
  - e) Jam 16.00-20.00 Jaga sore hari oleh Mualim I
  - f) Jam 20.00-00.00 Jaga malam hari oleh Mualim III
- 2) Dinas jaga pelabuhan

Dinas jaga pelabuhan adalah dinas jaga pada saat kapal berada di pelabuhan. Pada saat kapal yang sandar dengan aman sesuai situasi-situasi normal di pelabuhan, Nakhoda harus mengatur agar tugas jaga yang memadai dan efektif tetap dijalankan untuk tujuan keselamatan. Persyaratan-persyaratan mungkin di perlukan untuk jenis-jenis khusus sistem penggerak kapal atau peralatan bantu, untuk membawa muatan berbahaya, beracun atau mudah terbakar, atau jenis-jenis khusus muatan lain. Petugas jaga di

pelabuhan terdiri dari: perwira jaga dibantu oleh juru mudi dan kelasi. Tugas jaga di pelabuhan dilaksanakan pada saat:

- a) Kapal sedang berlabuh jangkar.
- b) Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal terkepil pada pelampung kepil.
- c) Kapal sedang berolah gerak tiba di pelabuhan dan berangkat dari pelabuhan.
- d) Kapal sedang melakukan muat bongkar.
- e) Kapal menerima/menurunkan pandu.

Dinas jaga berlabuh jangkar sendiri, berarti tugas jaga yang dilaksanakan ketika kapal sedang berlabuh jangkar dan dilaksanakan dengan prinsip jaga 24 jam bergantian, hal ini bertujuan agar awak kapal dapat diatur bergantian pesiar/meninggalkan kapal sebelum melaksanakan tugas jaga dapat berjalan dengan baik dan lancar, untuk itu sebelum bertugas wajib memperhatikan hal-hal berikut:

- a) Waktu istirahat yang cukup, hal ini bertujuan agar saat melakukan tugas jaga, tubuh dalam keadaan fit. Fit disini bukan hanya sehat, bahkan Dr. Ade Jeanne D. L. Tobing, SpKO menjelaskan bahwa ada kesalahan persepsi mengenai sehat dan buger. Banyak orang masih menganggap keduanya merupakan kondisi yang sama. “Menurut WHO, sehat adalah suatu keadaan fisik, mental, dan sosial. Tidak hanya bebas dari penyakit dan kelemahan, sedangkan Fit adalah

kemampuan individu untuk melakukan fungsinya secara efisien dan efektif, serta mampu melakukan kegiatan darurat tanpa mersa lelah.” kata Ade.

- b) Petugas jaga sebelum jaga dilarang meminum alkohol/obat-obatan yang memabukkan (4 jam sebelum jaganya).
- c) Saat berjaga petugas jaga wajib melengkapi diri dengan perlengkapan diri yang memadai, misalnya *safety shoes*, *wearpack*, *helm*, sarung tangan dan lain-lain.

## 2. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga Berlabuh Jangkar

Menurut Kamus Bahasa Indonesia (2014:517) lalai adalah kurang hati-hati, tidak mengindahkan (kewajiban, pekerjaan dsb), kelalaian merupakan sifat (keadaan, perbuatan) lalai dan kesalahan itu bukan karena kebodohan, melainkan karena semata-mata. Sehingga tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi sangat dibutuhkan bagi awak kapal yang sedang melaksanakan tugas jaga, terutama pada saat kapal sedang berlabuh jangkar di pelabuhan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2014:844) tanggung jawab adalah keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (kalau terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan dsb). Sedangkan menurut S.J. Fochema Andrea dalam Nasution (2011:48-49) menggunakan istilah *verantwoordelijk* yang berarti tanggung jawab dengan batasan sebagai berikut : “*aansprakelijk, verplicht tot het*

*afleggen van verantwoording entot het dragen van event, toerekenbare schade (desgevorderd), ini rechtoef in bestuursverband”* (tanggung jawab adalah kewajiban untuk memikul pertanggung jawaban dan hingga memikul kerugian (bila dituntut atau jika dituntut) baik dalam kaitan dengan hukum maupun dalam administrasi).

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab dinas jaga pada saat kapal berlabuh jangkar telah diatur dalam peraturan internasional STCW'95 Amandemen Manila 2010 dan ISPS CODE sedangkan peraturan lokal terdapat pada standing order yang dibuat oleh *chief officer*. Dalam ISPS CODE bagian A pasal 12 tentang petugas

keamanan kapal (*Ship Security Officer*) disebutkan :

- a. Petugas keamanan kapal harus ditunjuk untuk setiap kapal.
- b. Sebagai tambahan terhadap hal-hal yang dapat ditetapkan ditempat lain didalam bagian A kode ini, tugas-tugas dan tanggung jawab petugas keamanan kapal meliputi, tetapi tidak terbatas pada:
  - 1) Melakukan pemeriksaan kapal secara regular untuk memastikan bahwa tata cara keamanan sesuai dan tetap terjaga.
  - 2) Menjaga dan mengawasi implementasi rancangan keamanan kapal, termasuk terhadap amandemen dan rancangan dimaksud.
  - 3) Mengkoordinir aspek keamanan terhadap kegiatan bongkar muat barang dan pergudangan dengan personil diatas kapal

lainnya dan dengan para petugas keamanan fasilitas pelabuhan terkait.

- 4) Mengusulkan modifikasi terhadap rancangan keamanan kapal.
- 5) Melaporkan kepada petugas keamanan perusahaan mengenai kekurangan-kekurangan dan ketidaksesuaian yang ditemukan selama audit internal, tinjauan umum berkala pemeriksaan keamanan dan verifikasi pemenuhan dan penerapan tindakan kooperatif.
- 6) Meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan di atas kapal.
- 7) Memastikan bahwa pelatihan yang cukup telah diberikan kepada personil di atas kapal yang sesuai.
- 8) Melaporkan semua insiden keamanan.
- 9) Mengkoordinir implementasi rancangan keamanan kapal dengan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait, dan
- 10) Memastikan bahwa peralatan keamanan dapat dioperasikan, diuji, dikalibrasi dan dipelihara dengan baik bila ada.

Menurut STCW'95 Amanemen Manila 2010 dinas jaga harus ditegaskan ditetapkan untuk personil dan orang-orang yang tugasnya ditunjuk untuk keselamatan, keamanan, dan pencegahan pencemaran sesuai dengan ketentuan bagian A-VIII/1 STCW Code, dan semua



personil mengatur waktunya agar pada saat melaksanakan dinas jaga tidak lelah dan terganggu dalam menjalankan tugasnya. Adapun hal-hal mengenai jam jaga yang diubah dalam STCW'95 Amandemen Manila 2010 yaitu :

a. Para perwira dan rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin, atau anak buah kapal lainnya yang diberi tugas berkaitan dengan keselamatan, pencegahan polusi, dan keamanan diberikan periode istirahat sebagai berikut:

- 1) Minimum 10 jam istirahat dalam periode waktu 24 jam.
- 2) 77 jam istirahat dalam 7 hari periode.
- 3) Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih 2 periode, yang mana salah satunya harus berdurasi sedikitnya selama 6 jam dan interval waktu antara periode yang berlangsung secara terus menerus tidak boleh melampaui 14 jam.
- 4) Pengurangan jam istirahat menjadi 70 jam istirahat dalam periode 7 hari dan diperbolehkan untuk waktu yang tidak melampaui 2 minggu berturut-turut.

b. Nahkoda harus menempatkan pengumuman yang memuat pebagian jadwal jaga diatas kapal itu selama pelayaran maupun selama dipelabuahn pengumuman ditempatkan yang mudah dilihat oleh crew kapal dan mempergunakan bahasa yang dipergunakan diatas kapal dan dalam bahasa inggris untuk memudahkan bagi semua anak buah kapal. Perusahaan pelayaran direkomendasikan

untuk menggunakan format standar dalam menyangkut tabel pengaturan jam jaga sesuai dengan STCW'95 Amandemen Manila 2010.

Pada STCW section A-VIII/2 bagian 5 tugas jaga di pelabuhan, prinsip-prinsip yang berlaku terhadap semua pelaksanaan dinas jaga:

a. Umum

Pada setiap kapal yang sandar dengan aman sesuai situasi-situasi normal di pelabuhan. Nahkoda harus mengatur agar tugas jaga yang memadai dan efektif tetap dijalankan untuk tujuan keselamatan.

b. Pengaturan Petugas Jaga

1) Pengaturan untuk melaksanakan tugas jaga dek ketika kapal berada di pelabuhan harus selalu memadai untuk :

a) Menjamin keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan, lingkungan serta pengoperasian seluruh peralatan yang berkaitan dengan penanganan muatan.

b) Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional, dan lokal.

c) Menjaga ketertiban dan rutinitas normal kapal.

2) Nahkoda harus memutuskan komposisi dan lama tugas jaga dek, tergantung pada kondisi sandar, jenis kapal dan sifat tugas-tugas.

- 3) Jika dipertimbangkan perlu oleh nahkoda, seorang perwira yang memenuhi syarat harus bertanggung jawab dalam tugas jaga dek.
- 4) Peralatan yang harus diatur sedemikian rupa untuk menghasilkan tugas jaga efisien.
- 5) Melalui musyawarah dengan nahkoda, kepala kamar mesin harus menjamin bahwa pengaturan tugas dinas jaga mesin tetap memadai untuk mempertahankan suatu tugas jaga mesin yang dapat melibatkan bawahan-bawahan yang sesuai dikamar mesin, beberapa hal yang perlu diperhatikan antara lain adalah :
  - a) Pada kapal yang memiliki tenaga pergerakan dengan kekuatan 3000 KW atau lebih, harus ada perwira yang bertugas jaga mesin.
  - b) Pada kapal tenaga yang memiliki tenaga penggerak kurang dari 3000 KW, sesuai kebijaksanaan nahkoda melalui musyawarah dengan kepala kamar mesin, boleh tidak ada perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin.
  - c) Perwira-perwira yang sedang melakukan tugas lain yang mengganggu pengawasan terhadap sistem permesinan kapal.

Menurut Capt. Djoko Subandrijo,.MM. (2011:88) perwira yang bertugas jaga geladak harus :

- a. Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat.
- b. Menaruh perhatian khusus pada:
  - 1) Kondisi dan pengikatan jalan sempit (*gangway*), rantai jangkar dan tros-tros pengepil, terutama pada pergantian pasang surut pada dermaga dengan kenaikan dan penurunan air yang besar jika perlu mengambil tindakan-tindakan guna menjamin bahwa semua ini berada dalam kondisi kerja yang biasa.
  - 2) Sarat, kebebasan dibawah lunas dan keadaan umum kapal. Guna mencegah senget atau *trim* yang berbahaya selama menangani muatan atau tolak bara (*ballast*).
  - 3) Cuaca dan keadaan laut.
  - 4) Penataan semua peraturan tentang keselamatan dan perlindungan kebakaran.
  - 5) Kedudukan air di got-got dan tangki-tangki.
  - 6) Semua orang di kapal dan lokasinya/khususnya mereka yang berada didalam ruangan-ruangan jarak jauh atau tertutup.
  - 7) Pemasangan dan pembunyian secara tepat dari lampu-lampu dan isyarat-isyarat.

- c. Mengetahui tentang kondisi stabilitas kapal demikian sehingga jika terjadi kebakaran, penguasa pemadam kebakaran di darat dapat diberitahukan tentang banyaknya air yang dipompakan di kapal tanpa membahayakan kapal.
- d. Mengambil tindakan untuk mencegah kecelakaan atau kerusakan bila baling-baling harus diputar.
- e. Mencatat semua peristiwa penting mengenai kapal didalam buku harian (*log book*).

### 3. Serah Terima Tugas Jaga

Perwira-perwira yang bertugas jaga geladak atau bertugas jaga mesin tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul keraguan bahwa penggantinya tidak mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara efektif, maka dalam hal ini nahkoda harus diberitahu. Perwira pengganti tugas jaga geladak atau tugas jaga mesin harus yakin bahwa anggota-anggota penjaganya cukup mampu untuk melaksanakan tugasnya secara efektif. Jika pada saat penyerahan tugas jaga geladak atau jaga permesinan sedang dilakukan suatu operasi penting, maka hal ini harus diteruskan oleh perwira yang akan digantikan, kecuali bila mana diperintahkan lain oleh Nahkoda atau Kepala Kamar Mesin. (STCW'95 Amandemen Manila 2010 A/VIII part 5-1:265) :

- a. *Prior to taking over the deck watch, the relieving officer shall be informed by the officer in charge of the deck watch as to the following:*

- 1) *The depth of water at the berth, the ship's draught, the level and time of high and low waters: the securing of the moorings, the arrangement of anchors and the scope of the anchor chain, and other mooring features important to the safety of the ship, the state of main engines and their availability for emergency use;*
  - 2) *All work to be performed on board the ship; the nature, amount and disposition of cargo loaded or remaining and any residue on board after unloading the ship;*
  - 3) *The level of water in bilges and ballast tanks;*
  - 4) *The signal of lights being exhibited or sounded;*
  - 5) *The number of crew members required to be on board and the presence of any other persons on board;*
  - 6) *The state of fire fighting appliances;*
  - 7) *Any special port regulations;*
  - 8) *The master's standing and special orders;*
  - 9) *The lines of communication available between the ship and shore personnel, including port authorities, in the event of an emergency arising or assistance being required;*
  - 10) *Any other circumstances of importance to the safety of the ship, its crew, cargo or protection of the environment from pollution; and*
  - 11) *The procedures for notifying the appropriate authority of any environmental pollution resulting from ship activities.*
- b. Relieving officer, before assuming charge of the deck watch, shall verify that:*
- 1) *The securing of moorings and anchor chain is adequate;*
  - 2) *The appropriate signals or lights are properly exhibit or sounded;*
  - 3) *Safety measures and fire protection regulations are being maintained;*
  - 4) *They are aware of the nature of any hazardous cargo being loaded or discharged and the appropriate action to be taken in the event of any spillage or fire; and*
  - 5) *No external condition or circumstances imperil the ship and that it does not imperil other.*

Yang penulis artikan sebagai berikut:

- a. Tepat sebelum penyerahan jaga geladak. perwira pengganti harus diberitahukan oleh perwira yang bertugas jaga geladak hal-hal sebagai berikut :

- 1) Kedalaman air di tempat sandar, sarat kapal, kedudukan dan saat air tinggi rendah, pengikatan tros-tros pengepit, pengaturan jangkar-jangkar dan panjang rantai jangkar dan hal ikhwal pengepilan lainnya yang penting bagi keselamatan kapal, keadaan mesin-mesin induk dan kemampuannya untuk pemakaian darurat;
- 2) Semua pekerjaan yang dilakukan di atas kapal, jenis, jumlah dan disposisi muatan yang dimuat atau sisanya dan setiap sisa di kapal setelah pembongkaran muatan;
- 3) Kedudukan air di got-got palka dan tangki-tangki tolak bara;
- 4) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang dipasang atau dibunyikan;
- 5) Jumlah anggota awak kapal yang diperlukan di kapal dan kehadiran tiap orang lain di kapal;
- 6) Keadaan alat-alat pemadam kebakaran;
- 7) Tiap peraturan pelabuhan khusus;
- 8) Perintah-perintah tetap dan khusus dari Nakhoda;
- 9) Garis komunikasi yang tersedia antara kapal dan personil di darat, termasuk penguasa pelabuhan dalam hal timbulnya keadaan darurat atau pemberian bantuan;
- 10) Tiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal awak kapal muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran;
- 11) Prosedur-prosedur untuk pemberitahuan kepada penguasa yang tepat tentang pencemaran lingkungan sebagai hasil dari kegiatan kapal.

b. Perwira pengganti, sebelum mulai bertugas jaga geladak, harus memeriksa bahwa :

- 1) Pengikatan tros-tros pengepil dan rantai jangkar adalah cukup
- 2) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang tepat dipasang atau dibunyikan dengan baik
- 3) Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati
- 4) Mereka memahami jenis tiap muatan berbahaya yang dimuat atau dibongkar dan tindakan yang tepat yang harus diambil jika terjadi suatu tumpahan atau kebakaran.
- 5) Tidak adanya kondisi atau hal-ikhwal luar yang membahayakan kapal dan tidak membahayakan apapun lainnya

#### 4. Hanyut

Menurut Kamus Bahasa Indonesia (2014:314) hanyut adalah terbawa mengalir oleh aliran ombak, banjir dsb (pergi jauh-jauh, tergelincir, meleset, larat, habis, hilang, terharu, terlalu asyik, berhanyut, mengembara).

#### 5. Kehilangan

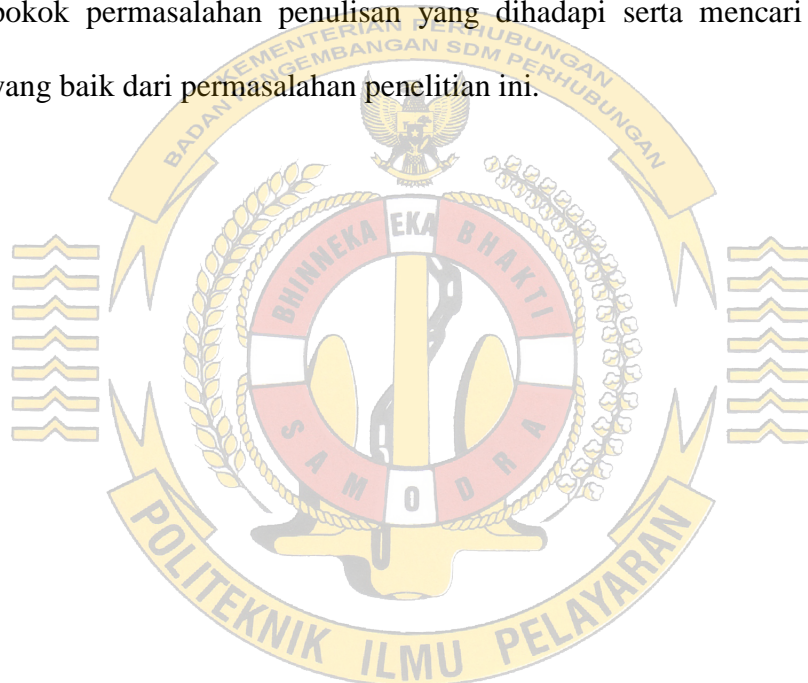
Menurut Kamus Bahasa Indonesia (2014:317) hilang adalah tak ada lagi, tidak kelihatan, lenyap, meninggal. Kehilangan itu sendiri



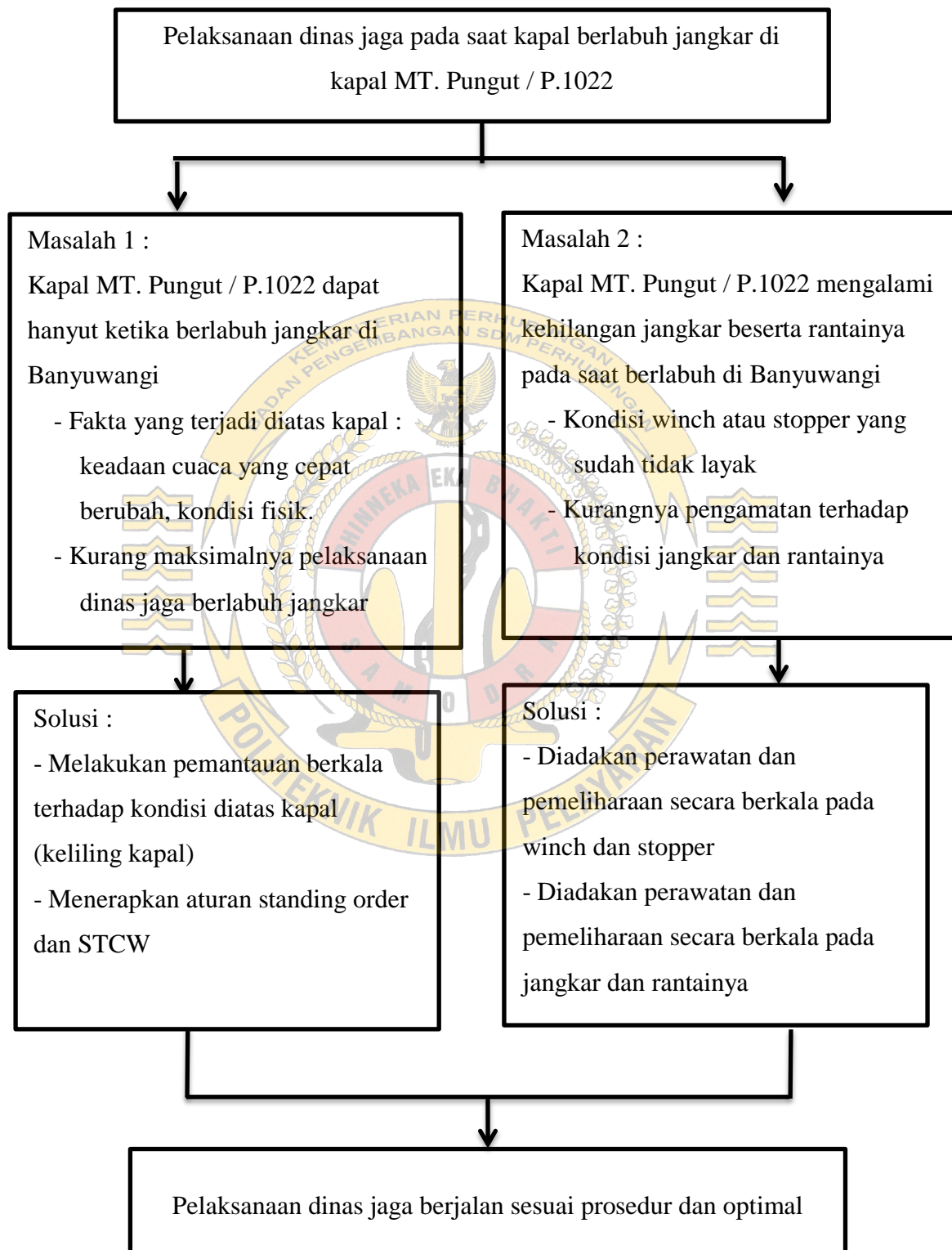
adalah suatu keadaan dimana barang yang dimiliki atau yang terdapat di suatu tempat tersebut tidak ada lagi, tidak kelihatan, dan lenyap.

## B. Kerangka Pikir

Dalam kerangka pikir penelitian ini penulis menggunakan kerangka berpikir untuk memaparkan secara kronologis dalam setiap penyelesaian pokok permasalahan penulisan yang dihadapi serta mencari penyelesaian yang baik dari permasalahan penelitian ini.



### KERANGKA PIKIR



Gambar 2.1 bagan pemikiran

### C. Definisi Operasional

#### 1. Perwira

Perwira adalah para awak kapal yang tecantum sebagai perwira dalam Sijil Anak Buah Kapal suatu buku yang merupakan daftar dari anak buah kapal lengkap dengan catatan-catatan pribadi anak buah kapal dan disyahkan oleh syahbandar.

#### 2. OOW (*Officer On Watch*)

Atau perwira jaga adalah perwira jaga yang bertanggung jawab dan bertugas pada saat jam jaga pada periodenya berlangsung.

#### 3. Anak Buah Kapal (ABK)

Awak kapal adalah semua orang yang ada di kapal sebagai nakhoda, perwira kapal, awak kapal dan pengurus muatan dari kapal tersebut. Maka ABK (Anak Buah Kapal) adalah semua orang yang ada di kapal, kecuali nakhoda yang dipekerjakan oleh pemilik kapal (perusahaan pelayaran) untuk bekerja sesuai dengan tugas dan kewajibannya yang terdapat pada sijil kapal.

#### 4. *Standart Training Certiaficate and Watch Keeping for Seafare (STCW)*

*STCW* adalah standar sertifikat dan dinas jaga untuk pelaut. Konvensi IMO tentang standar latihan, sertifikat dan dinas jaga untuk pelaut diadopsikan pada amandemen baru di Manila pada tahun 2010 yang disebut Amandemen Manila. Amandemen ini diperlukan untuk

menjaga standar latihan yang berbanding lurus dengan teknologi baru dan persyaratan operasional yang memerlukan kompetensi kapal yang baru. Amendemen Manila mulai efektif tanggal 1 January 2012.

5. *Chief officer's standing order*

*Chief officer's standing order* adalah intruksi yang diberikan oleh *chief officer* kepada petugas jaga, khususnya para petugas jaga saat melakukan tugas jaga di berlabuh jangkar, berisi hal-hal apa saja yang harus dilaksanakan dan diperhatikan dalam melaksanakan tugas jaga berlabuh jangkar.

6. ARPA/RADAR

ARPA/RADAR adalah *automatic Radar Plotting aid/Radio Detection and Ranging* adalah menterjemahkan informasi di radar secara terus-menerus dan menampilkan hasil agar pengamatan perwira atau mualim jaga dapat cepat mengantisipasi dan mengambil tindakan untuk menghindari. Hadi Supriyono (2001 : 1,29)

7. GPS (*Global Position System*)

*Global Position System*, yaitu system penentuan posisi global dengan menggunakan sayelit. A.J. Swift (1993 : 59)

8. *Port Facility Security Plan (PFSP)*

Rancangan Keamanan Fasilitas Pelabuhan adalah suatu rancangan yang dibangun untuk memastikan penerapannya terhadap

langkah/tindakan yang dirancang bangun untuk melindungi fasilitas pelabuhan dan kapal-kapal, manusia, muatannya, unit transportasi muatan dan perbekalan kapal didalam fasilitas pelabuhan dari resiko peristiwa/kejadian keamanan.

#### 9. *Winch*

*Winch* (derek), *cargo winch* adalah derek untuk mengangkat barang keatas kapal dan menurunkan dari kapal.

#### 10. *Shifting*

*Shifting*, pemindahan/perpindahan tempat; misalkan sebuah kapal sandar didermaga 101, kemudian digeser pindah kedermaga 102. Juga misalnya kapal sedang berlabuh jangkar/sauh diperintahkan untuk sandar kedermaga, disebut *shifting* dari tengah laut kedermaga.

#### 11. Skala Beufort

Skala Beaufort adalah ukuran empiris yang berkaitan dengan kecepatan angin untuk pengamatan kondisi di darat atau di laut. Skala ini ditemukan oleh Francis Beaufort pada tahun 1805. Beaufort mengukur kecepatan angin dengan menggambarkan pengaruhnya pada kecepatan kapal dan gelombang air laut.