

LAMPIRAN V

HASIL WAWANCARA

Responden I

Nama : Wibisono
Jabatan : Muallim II
Kapal : M.V. Energy Prosperity
Waktu Penelitian : 25 Mei 2017

1. Q: Bagaimanakah kronologi pada saat kapal terkena *fishing net*?

A: Pada saat itu terjadi kabut yang sangat tebal muncul. Bernavigasi hanya mengandalkan alat-alat navigasi elektronik seperti Radar, ARPA dan AIS, selain kondisi jarak tampak, disekitar juga terdapat kapal ikan yang jumlahnya banyak, dalam hal ini saya telah memasang *guard ring* pada radar sehingga apabila ada beberapa objek yang mendekati ke kapal dalam radius yang telah ditentukan akan terdeteksi dan alarm Radar pun akan berbunyi, namun pada saat itu dikarenakan lalu lintas laut yang *crowded* dengan kapal ikan. Maka untuk menghindari objek tersebut kapal bermanuver dengan mengurangi kecepatan dan mengubah haluan menuju area yang *clear* dan aman. Setelah menghindari *Fishing boat* kapal hendak mengubah haluan kembali pada jalur waypoint namun di depan terdapat objek dan alarm di Radar pun berbunyi objek tersebut tidak diketahui karena tidak ada di *list AIS*. Saya sebelumnya sudah memprediksi bahwa objek tersebut merupakan *Fishing net* yang dilengkapi dengan *Bouy* akan tetapi kapal sudah sangat dekat dengan objek tersebut sehingga tubrukan pun tidak dapat di hindari. Dan benar objek yang ditubruk tersebut merupakan *fishing net with bouy*.

2. Q: Apa langkah yang anda lakukan setelah kapal terkena *Fishing net*?

A: Pertama-tama yang saya lakukan adalah tetap tenang dan tidak panik. Setelah itu menelpon *Captain* dan memberitahukan bahwa kapal terkena *Fishing net*. Juru mudi standby di *steering* dan saya tetap memantau area disekitar kapal melalui Radar. Setelah *Captain* tiba di Anjungan, maka komando seluruhnya saya kembalikan ke *Captain*.

LAMPIRAN V

Responden II

Nama : Capt. Ratmadidjaja
Jabatan : Nakhoda
Kapal : M.V. Energy Prosperity
Waktu Penelitian : 25 Mei 2017

1. Q: Apa langkah yang anda lakukan sebagai Nakhoda setelah kapal terkena *Fishing net*?

A: Pada saat itu saya mendapat telepon dari anjungan. Terdapat informasi bahwa kapal terkena *fishing net*. Setelah menuju ke anjungan saya langsung mengambil alih komando, juru mudi sudah *standby* memegang kemudi. Bosun dan *Deck Cadet* saya kirimkan ke *forecastle* untuk melihat kondisi jaring tersebut, dan komunikasi dilakukan menggunakan *walkie talkie*, setelah diketahui bahwa *fishing net* lebih panjang di kiri, Nakhoda melakukan aba-aba kemudi. Sehingga menyebabkan kapal berputar. sehingga *fishingnet* pun terlepas dan hanyut.

2. Q: Bagaimana tanggapan anda tentang kejadian ini?

A: Di dalam pelayaran tampak terbatas memang banyak hambatan yang akan terjadi apalagi di perairan yang terdapat *Fishing Net* dan *Fishing Bouy* nya akan menjadi suatu ancaman apabila kita tidak cermat dan teliti. Oleh karena itu saya sebagai Nakhoda menghimbau kepada para Mualim. Apabila terjadi keragu-raguan atau merasa terancam maka langsung panggil saya kapanpun dimanapun. Hal ini pun sudah saya cantumkan didalam poin *Master Standing Order* . ini merupakan langkah Antisipasi agar dampak yang ditimbulkan tidak semakin memburuk.

LAMPIRAN V

Responden III

Nama : Achmad Yusup
Jabatan : Jurumudi
Kapal : M.V. Energy Prosperity
Waktu Penelitian : 26 Mei 2017

1. Q: Apakah anda ada di anjungan pada saat kejadian kapal terkena *Fishing net* berlangsung?

A: Ya, saya berada di anjungan bersama Muallim II pada saat kejadian tersebut berlangsung dan pada saat itu Kondisi penglihatan sungguh sangat terbatas.

2. Q: Menurut anda apa penyebab terjadinya kapal terkena *Fishing net*?

A: Pada waktu dinas jaga laut, terkadang Perwira ragu-ragu dalam mengambil keputusan yang dibuat dan dikarenakan kurangnya pengoptimalan pada saat menggunakan alat navigasi. terkadang antara saya dan Perwira jaga tak sependapat. Saya mengerti saya harus tetap taat perintah atasan walaupun saya memiliki pengalaman yang mungkin lebih banyak dari perwira. Namun di sisi lain apabila perintah tersebut mengandung resiko dan bersifat ragu-ragu maka sebaiknya Perwira memanggil Nakhoda, dalam hal ini perwira terkadang tidak memanggil nakhoda dengan alasan tidak ingin mengganggu waktu istirahatnya.

LAMPIRAN V

Responden IV

Nama : Amrizal
Jabatan : Mualim I
Kapal : M.V. Energy Prosperity
Waktu Penelitian : 26 Mei 2017

1. Q: Apakah anda mengetahui tentang kejadian terkena *Fishing net* yang dialami oleh Mualim II ?

A: Ya , tentu saja saya tahu.

2. Q: Menurut anda bagaimana cara yang tepat untuk menghindari kejadian itu?

A: Kejadian kapal terkena *fishing net* pada saat jam jaga Mualim II , semestinya dapat di hindari. Sebelum menghadapi *Restricted Visibillity* seharusnya Nakhoda mengadakan *Safety Meeting* yang bertujuan untuk membahas tentang hal-hal yang akan dihadapi seperti bahaya-bahaya yang akan terjadi pada saat *Restricted Visibillity* dan bagaimana persiapan para *crew* dalam menghadapi bahaya tersebut. Serta pembagian tugas-tugas didalam *Duty list* sehingga para *crew* tidak bingung apabila anjungan memberi tahukan bahwa akan terjadi keadaan darurat

3. Q: Apa yang dampak ditimbulkan setelah kapal terkena *Fishing net* tersebut?

A: *Fishing Net* dapat menimbulkan *damage* pada lambung yaitu berupa goresan-goresan yang dapat merusak cat kapal. Dampak jangka panjang nya, apabila tidak segera di cat ulang makan akan menyebabkan korosi dan dalam jangka waktu panjang, plat tersebut akan berlubang, sehingga akan menyebabkan *leaking* atau yang lebih dikenal sebagai kebocoran.

LAMPIRAN V

Responden V

Nama : Mochamad Rasyid Silalahi

Jabatan : Bosun

Kapal : M.V. Energy Prosperity

Waktu Penelitian : 26 Mei 2017

1. Q: Apakah dikapal sebelumnya anda ditugaskan ke *forecastle* pada saat menghadapi jarak tampak terbatas?

A: Ya, di kapal sebelum M.V. Energy Prosperity saya dan *cadet* ditugaskan ke *forecastle* untuk memantau keadaan di depan. Namun di M.V. Energy Prosperity sendiri selain memantau keadaan, kita juga ditugaskan untuk membunyikan isyarat bunyi.

2. Q: Bagaimana cara pengoperasian isyarat bunyi tersebut?

A: Pada saat kapal hendak mengoperasikan *Ship's horn*. Hal yang perlu dilakukan adalah menarik tuasnya dengan tali. klakson ini berlokasi di tiang *Forecastle* sedangkan yang di atas *Bridge* sendiri telah rusak. biasanya bosun atau juru mudi ditugaskan kedepan untuk mengoperasikannya dan menunggu aba-aba dari *Bridge*. Tindakan yang demikian seharusnya tidak perlu dilakukan. Semestinya isyarat bunyi seperti ini dilakukan dengan otomatis, yaitu dengan menggunakan tombol yang tersedia di anjungan.

3. Q: Bagaimana tanggapan anda mengenai rusaknya *remote* dan klakson yang berada di anjungan?

A: Tentu saja penggunaan menjadi tidak efisien, terlebih pada saat kapal mengalami jarak tampak terbatas.

LAMPIRAN V

Responden VI

Nama : Muhammad Tasdik
Jabatan : Masinis III
Kapal : M.V. Energy Prosperity
Waktu Penelitian : 26 Mei 2017

1. Q: Apakah anda mengetahui bahwa Air Horn di monkey Island dan *remote* nya di anjungan telah rusak?

A: Tentu saja, karena saya bertanggung jawab atas *deck machineries*.

2. Q: Menurut anda apa yang menyebabkan Air Horn dan *remote* tersebut tak kunjung diperbaiki?

A: Tidak tersedianya suku cadang suling kapal menjadi kendala pada saat perbaikan. Ada beberapa komponen yang harus di ganti. Diantaranya papan sirkuit pengatur kontrol yang berfungsi sebagai *remote* yang korslet akibat listrik kapal yang tidak stabil dan *membran* magnet pada *voice generator* yang telah rusak, akibat sudah terlalu lama tidak diganti.

3. Q: Apakah sudah ada permintaan mengenai suku cadang tersebut?

A: Dalam hal ini Masinis I dan Mualim I sudah memberikan *Requisition* terhadap perusahaan. Tetapi masih dianggap sebagai permintaan yang tidak terlalu penting.