

## **KATA PENGANTAR**

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah S.W.T yang telah memberikan rahmat, taufik serta hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Dalam hal ini penulis mengambil bidang keahlian Nautika, berusaha menyusun skripsi ini dengan judul:

### **“TERCAPAINYA OPTIMALISASI TUGAS JAGA DI ANJUNGAN UNTUK MENGHINDARI KECELAKAAN DI LAUT DI ATAS KAPAL MV. ASIAN POWER”**

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini jauh dari sempurna dan masih banyak terdapat kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, penyajian materi serta penggunaan bahasa, mengingatkan keterbatasan kemampuan yang dimiliki penulis. Oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun guna penyempurnaan skripsi ini, yang akhirnya dapat berguna untuk umum maupun penulis sendiri.

Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak, maka dalam kesempatan ini, penulis mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyusun skripsi ini, terutama kepada Yth:

1. Pranyoto, S, Pi, MAP Selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta..
2. Capt. Anisah, M.M. Tr Selaku Ketua Jurusan Nautika.
3. Capt. Irfan Faozun, MM Selaku Dosen Pembimbing materi yang rela meluangkan waktu dan banyak memberikan pengarahan dan bimbingan demi anak didik beliau sehingga skripsi berjalan lancar.
4. Sursina, S.T., M.T Selaku Dosen Pembimbing penulisan, yang rela meluangkan waktu dan banyak memberikan pengarahan dan bimbingan demi anak didik beliau sehingga skripsi berjalan lancar.
5. Segenap dosen STIP yang telah memberikan petunjuk kepada penulis baik secara langsung maupun tidak langsung.
6. Terimakasih ditujukan kepada dosen penguji yang telah meluangkan waktunya untuk menguji hasil penelitian penulis.

# DAFTAR ISI

	Halaman
<b>SAMPUL DALAM .....</b>	<b>i</b>
<b>TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....</b>	<b>ii</b>
<b>TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI .....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	<b>iv-v</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>vi- vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR BAGAN.....</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi Masalah .....	2
C. Batasan Masalah .....	2
D. Rumusan Masalah .....	3
E. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	3
F. Sistematika Penulisan .....	4
<b>BAB II : LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	6
B. Kerangka Pemikiran .....	21
<b>BAB III: METODOLOGI PENELITIAN</b>	
A. Waktu dan Tempat Penelitian .....	24
B. Metode pendekatan dan Teknik Pengumpulan Data .....	25
C. Subjek Penelitian .....	27
D. Teknik Analisis Data .....	28
<b>BAB IV: ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	29
B. Analisis Data .....	31
C. Alternatif Pemecahan Masalah .....	35
D. Evaluasi Pemecahan Masalah .....	37
E. Pemecahan Masalah .....	40

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

Dewasa ini sarana transportasi merupakan sarana yang amat dibutuhkan sebagai sarana penghubung dari satu pulau ke pulau lain, dari Negara satu ke Negara lain, dan dari benua ke benua lain. Transportasi melalui laut merupakan sarana yang amat mudah sebagai sarana pengantar barang maupun manusia ke tempat tujuan. Dan salah satu yang menunjang akan keselamatan kapal, muatan dan seluruh awak kapal pada saat kapal sedang berlayar adalah tidak lepas dari tanggung jawab para pesonil selama melaksanakan tugas jaga di anjungan.

Berdasarkan data yang di dapat dari mengenai peristiwa tabrakan maut pada tanggal 26 September 2012 antara Kapal Motor Penumpang (KMP) BAHUGA JAYA dengan kapal tangker MT. NORTH GAS CHANTIKA. 7 orang harus kehilangan nyawa dan 206 orang selamat dalam peristiwa tersebut. Selain daripada itu berdasarkan data yang di dapatkan dari situs *www.wikipedia.com* mengenai peristiwa tenggelamnya RMS. Titanic pada tanggal 15 April 1912 yang disebabkan RMS TMS Titanic menabrak sebuah gunung es, sehingga merenggut nyawa sebanyak 1514 penumpang di dalamnya akibat dari kelengahan selama melaksanakan tugas jaga.

Masih banyak lagi kecelakaan kapal laut yang berbuntut jatuhnya banyak korban jiwa yang salah satunya disebabkan kelalaian saat melaksanakan tugas jaga.

Banyak terjadi kecelakaan di atas kapal pada saat kapal sedang berlayar akibat dari kelengahan sewaktu melaksanakan tugas jaga. Kegagalan dalam menanggulangi suatu kecelakaan karena kelalaian atau kurangnya kesadaran akan tanggung jawab

selama melaksanakan tugas jaga ketika kapal sedang berlayar seharusnya tidak perlu terjadi.

Masalah ini tentunya menjadi perhatian utama para pelaku bisnis pelayaran jaga *International Maritime Organization (IMO)* yang berkedudukan di sebuah organisasi maritime internasional di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) yang bertanggung jawab dalam bidang ini sesuai dengan misinya yaitu “ *Safer Shipping Cleaner Ocean*”

Karena semua tanggung jawab di atas anjungan pada saat kapal sedang berlayar dipegang oleh personil yang pada saat itu berdinas jaga. Maka dengan alasan tersebut skripsi ini mengambil judul :

**“ TERCAPAINYA OPTIMALISASI TUGAS JAGA DI ANJUNGAN UNTUK  
MENGHINDARI KECELAKAAN DI LAUT DI ATAS KAPAL MV.ASIAN  
POWER”**

**B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Dalam skripsi ini telah dilakukan identifikasi masalah guna memberikan masalah pokok mengenai dinas jaga di atas kapal MV.ASIAN POWER. Adapun identifikasi masalah sebagai berikut :

1. Kurangnya kedisiplinan personil jaga akan tanggung jawab selama melakukan dinas jaga.
2. Kurangnya pengetahuan dan pemahaman dari personil jaga.
3. Kurangnya waktu istirahat personil jaga sehingga mengalami kelelahan.
4. Kurangnya optimalisasi penggunaan alat navigasi di atas kapal.
5. Kurangnya pengawasan dari nahkoda mengenai kegiatan dinas jaga.

**C. BATASAN MASALAH**

Agar tidak terlalu meluas, maka dalam pembahasan skripsi ini hanya akan dibahas permasalahan yang timbul di atas kapal MV. ASIAN POWER. Adapun termuan-

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. TINJAUAN PUSTAKA**

Dalam dunia pelayaran sebuah kondisi yang aman sangat di harapkan oleh semua pihak. Apalagi sebagai tempat dimana terdapat muatan, awak kapal, dan kapal itu sendiri tentunya. Agar selama dalam pelayaran para pesonil yang sedang melaksanakan tugas jaga dapat melaksanakan tugas jaganya dengan baik, maka pihak yang melaksanakan tugas jaga harus benar-benar memahami dan memiliki rasa tanggung jawab akan keselamatan muatan, awak kapal, dan kapal itu sendiri agar bisa sampai ke pelabuhan tujuan dengan aman. Kejadian kecelakaan laut tidak hanya menimpa kapal tenggelam saja, kapal kebakaran, tapi banyak juga karena tabrakan antar kapal.

Untuk mengoptimalkan penerapan proses serah terima jaga dan pelaksanaan tugas jaganya, penulis berusaha mencari sumber yang berkaitan dengan masalah tersebut antara lain ketentuan-ketentuan yang telah dibuat untuk masalah dinas jaga, diantaranya mengenai serah terima jaga, kedisiplinan dan kewajiban officer dalam dinas jaga. Mengingat besarnya resiko pekerjaan yang dihadapi oleh awak kapal, maka dibutuhkan kesadaran serta disiplin selamapelaksanakan dinas jaga.

Tabrakan kapal merupakan kejadian yang sangat serius dan menjadi peristiwa yang amat mengerikan dan akan merenggut banyak jiwa dan harta benda. Dari data statistik dari tahun 1998 – 2000, tingkat kecelakaan kapal dilihat dari penyebabnya menunjukkan kesalahan manusia (*Human Error*)

Ada beberapa penyebab atau factor-faktor penyebab kecelakaan :

1. Faktor manusia merupakan faktor paling besar yang antara lain diantaranya adalah kebodohan di dalam menjalankan kapal, kurang mampuan awak kapal dalam menguasai berbagai permasalahan yang mungkin timbul dalam operasional kapal.
2. Faktor teknis biasanya terkait dengan kurang cermatan di dalam desain kapal, penelantaran perawatan kapal sehingga mengakibatkan kerusakan kapal atau bagian-bagian kapal mengalami kecelakaan
3. Faktor alam atau cuaca buruk merupakan permasalahan yang seringkali dianggap sebagai penyebab utama dalam kecelakaan laut. Permasalahan yang biasanya di alami adalah badai, gelombang yang tinggi yang dipengaruhi oleh musim / badai. Arus yang besar yang mengakibatkan jarak pandang yang terbatas.

Menurut *E.W. Manikome (140-141)* , kelemahan pada organisasi anjungan juga merupakan kegagalan umum pada banyak peristiwa, termasuk masalah-masalah sebagai berikut:

1. Menerapkan jaga ganda pada keadaan-keadaan tertentu/ keadaan ramai.
2. Memastikan personil yang memadai ada pada keadaan-keadaan tertentu , contohnya lalu lintas kapal yang padat.
3. Instruksi yang tepat untuk memanggil Nahkhoda
4. Menempatkan pengawasan pada tempat-tempat yang tinggi (atas anjungan)
5. Menempatkan jurumudi yang berpengalaman.
6. Merubah dari kemudi otomatis menjadi kemudi manual / tangan (merupakan tugas rutin)

7. Instruksi yang tepat untuk mengurangi kecepatan kapal apabila menghadapi pandangan yang terbatas.

Para nahkoda dapat menerbitkan instruksi jaga yang bersifat tetap (*Standing Order*) yang dilengkapi dengan sebuah buku perintah malam. Tetapi dalam pelaksanaannya diharapkan agar para perwira jaga tidak ragu-ragu melakukan tindakan yang tepat sesuai dengan apa yang mereka lakukan.

Menurut sebuah laporan oleh Dewan Keselamatan Transportasi Nasional tertanggal 9 September 1981 yang berjudul Studi Khusus “Major Marine Collisions and Effects of Prevention Recommendations “ penyebab utama tubrukan laut dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1979 adalah kesalahan manusia. Pada tahun 1982 236 kapal (dengan total 1.460.000 GRT yang terdaftar) hilang melalui berbagai penyebab. Dan lima tahun kemudian, ada kerugian 156 kapal (dengan total 1.207.400 GRT yang terdaftar)

Jadi “Kesalahan manusia “ (*Human Error*) masih memainkan peran utama pada korban dan kecelakaan kapal laut. Dari kejadian kecelakaan kapal di atas, sikap disiplin dalam melaksanakan tugas jaga dianjungan sangat perlu untuk diperhatikan karena menyangkut akan keselamatan seluruh isi kapal, baik muatan, awak kapal, dan tentu saja kapal itu sendiri.

Menurut T. Hani Handoko ( 1995 : 206 ) *Disiplin* adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar-standar organisasional. Adapun kegiatan disiplin dibagi menjadi dua, yaitu preventif dan korektif. *Disiplin preventif* adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para karyawan agar mengikuti berbagai standar aturan , sehingga penyelewengan-penyelewengan dapat dicegah. Sedangkan *disiplin korektif* adalah kegiatan yang diambil untuk menagani pelanggaran terhadap aturan-aturan dan menoba untuk menghindari pelanggaran-pelanggaran lebih lanjut. Kegiatan Korektif sering berupa suatu bentuk hukuman dan disebut tindakan pendisiplinan (*disciplinary action*)

Banyaknya kecelakan-kecelakaan yang terjadi akhir-akhir ini. Penyelidikan terhadap insiden-insiden ini jelas mengharuskan organisasi anjungan merupakan kebutuhan

yang mutlak. Disiplin, keahlian, prosedur dan organisasi jaga yang kuat di anjungan benar-benar mutlak diperlukan.

*Menurut E.W.Manikome (1996 : 18) “ Dengan organisasi anjungan, perusahaan memaksudkan kerja sama dan pembagian tanggung jawab yang ada di antara perwira dek, anjungan dan pengawasan. Perusahaan mengharapkan semua perwira dek memberikan yang terbaik dalam melaksanakan tugas di anjungan dengan disiplin yang tinggi”*

Disini komunikasi antara pihak kapal dan perusahaan tentang kondisi kapal apakah masih layak untuk berlayar atau tidak amatlah dibutuhkan sebagai sarana penunjang akan keselamatan pelayaran.

Komunikasi antara kapal dan darat dari organisasi ke organisasi lain, akan member petunjuk kepadanya apakah kapal dan pegawai melaksanakan tugas seperti yang dikehendaki atau tidak. Jadi dia atau deputinya harus memeriksa seluruh komunikasi yang berhubungan dengan kapal-kapal dan harus memarafnya dan membubuhkan tanggal. Mereka juga harus mengomentari atau mengambil tindakan mengenai masalah-masalah tersebut sesuai kebutuhan (*John M. Downard (12.10)*)

*Menurut UU Pelayaran RI No. 17 tahun 2008 Bab X “KENAVIGASIAN” Pasal 172 ayat 1* menuliskan bahwa “Pemerintah bertanggung jawab untuk menjaga keselamatan dan keamanan pelayaran dengan menyelenggarakan sarana bantu navigasi pelayaran sesuai dengan perkembangan teknologi, serta pada 173 yang berbunyi “ Pengoperasian sarana bantu navigasi pelayaran dilaksanakan oleh petugas yang memenuhi persyaratan kesehatan, pendidikan dan keterampilan yang dibuktikan dengan sertifikat.

Bab VIII section A-STCW 2010 tentang standar tugas jaga adalah sebagai berikut :

1. Semua orang yang ditunjuk untuk melaksanakan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang mengambil bagian dalam suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 Jam.



2. Jam- jam istirahat ini hanya boleh di bagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya paling tidak boleh kurang dari 6 jam.
3. Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 1 dan paragraph 2 diatas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
4. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraf 1 dan paragraf 2 di atas, tetapi metode minimum 10 jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut - turut asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 77 jam istirahat selama periode 7 hari.
5. Batas jam istirahat ini berlaku bagi pelaut di atas kapal, termasuk master, tidak hanya personil jaga memilikinya yang sebelumnya terjadi.
6. Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga di tempatkan pada tempat yang mudah dilihat.

*Menurut aplikasi “Standards of Training Certification And Watchkeeping for Seafers (STCW-1978) “Standard pelatihan , Sertifikasi dan Jaga Laut Para Pelaut, susunan para personil jaga yaitu :*

1. Susunan Personil Tugas Jaga harus pada setiap waktu memadai dan tepat untuk keadaan-keadaan dan kondisi-kondisi yang ada, dan harus memperhitungkan kewajibannya untuk memelihara suatu pengawasan yang tepat dan efektif.
2. Ketika memutuskan susunan Personil Tugas Jaga di anjungan, termasuk penentuan pelaut-pelatut (Deck Ratings) . Faktor-faktor berikut harus diperhitungkan :
  - a. Keharusan untuk memastikan agar anjungan tidak pernah di tinggalkan.
  - b. Keadaan cuaca, daya tampak, dan apakah dalam keadaan terang atau gelap.

- c. Perkiraan bahaya-bahaya laut yang mungkin memerlukan perwira atau jurumudi yang bertanggung jawab terhadap penjagaan tambahan (extra watchkeeping)
- d. Periksa dan gunakan alat-alat Bantu Navigasi seperti radar atau peralatan elektronik lainnya untuk menentukan posisi kapal.
- e. Apakah kapal itu memiliki kemudi otomatis.

Tabel 2.1  
Daftar Tugas Jaga

Regu	Jam Jaga	Nama Jaga	Petugas Dek	Petugas Kamar Mesin
I	04.00 – 08.00 16.00 – 20.00	Jaga Subuh Jaga Sore	Mualim I + Jurumudi	AMK – 1 + Tukang Minyak
II	08.00 – 12.00 20.00- 24.00	Jaga Pagi Jaga Malam	Mualim III +Jurumudi	AMK – 3 + Tukang Minyak
III	12.00 – 16.00 00.00 – 04.00	Jaga Siang Jaga Tugas Malam	Mualim II + Jurumudi	AMK – 2 + Tukang Minyak.

Dalam aturan MLC 2006 Regulasi 2.3 dijelaskan :

1. Setiap crew di atas kapal di haruskan mendapatkan waktu istirahat sesuai dengan regulasi yang berlaku
2. Setiap crew harus menegakan maksimal jam kerja dan minimal jam istirahat harus sesuai dengan ketentuan sesuai dengan aturan yang berlaku

Batas jam kerja dan jam istirahat yang sesuai aturan MLC 2006 yaitu :

- (a) Maksimum jam kerja tidak boleh lebih dari :
  - (i) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam atau satu hari
  - (ii) 72 jam dalam jangka waktu 7 hari atau satu minggu

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN**

Setiap taruna wajib melaksanakan praktek laut selama satu tahun penuh. Penulis telah melakukan praktek laut dua periode jika di total waktunya menjadi satu tahun di kapal MV. HANJIN CAPE LAMBERT dan MV. ASIAN POWER dan penulis mengangkat masalah untuk skripsi ini pada saat penulis melakukan praktek di atas kapal MV ASIAN POWER. Pada saat berada di atas kapal penulis mendapatkan pengalaman yang dapat di prdalam dan dijadikan unuk penulisan skripsi.

Dalam melakukan penilitian, penulis membahas dan menjabarkan permasalahan yang penulis lihat dan juga yang penulis alami selama menjalani praktek laut (prala) di atas kapal MV. ASIAN POWER.

##### **1. Waktu Penelitian**

Untuk mendapatkan data-data serta informasi yang berhubungan langsung dengan permasalahan yang di bahas dalam skripsi ini, maka penulis telah melakukan penelitian selama penulis menjalani praktek laut atau lebih dikenal dengan PKN di atas Kapal MV ASIAN POWER dari tanggal 24 Februari 2014 sampai 05 Januari 2015 di Perusahaan PT DOUN KISEN

##### **2. Tempat Penelitian**

Adapun tempat penelitian yang dilakukan selama melaksanakan praktek kerja laut adalah sebagai berikut :

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. DESKRIPSI DATA**

##### **1. Kurangnya waktu istirahat**

Pada tanggal 21 April 2014 kapal Asian Power sedang berlayar dari pelabuhan muat di Hiroshima menuju pelabuhan bongkar di Shanghai. Pada saat pergantian jaga dari Mualim dua yang berdinas jaga pukul 00.00 – 04.00 dengan Mualim satu yang berdinas jaga pukul 04.00 – 08.00 , waktu itu posisi kapal sedang berada di Kanmon dan ada kapal container dari pelabuhan Busan menuju pelabuhan Hiroshima. Pada saat itu kapal container posisinya bersilangan dengan Kapal Asian Power, sehingga jika salah satu kapal tidak merubah haluan maka akan dapat mengakibatkan bahaya tubrukan. Ketika kapal sudah saling mendekat, dimana selanjutnya kapal Asian Power merubah haluan ke kanan untuk mengambil buritan kapal container tersebut seperti yang terlampir dalam aturan P2TL aturan 15 yaitu tentang posisi bersilangan. Tapi apa yang terjadi mualim satu yang baru saja naik ke anjungan dan masih dalam kondisi mengantuk memberikan perintah kepada jurumudi untuk merubah haluan kekiri. Setelah jurumudi amati dengan cermat, jika kapal merubah haluan ke kiri maka kapal akan bertabrakan dengan kapal container tersebut.

Akhirnya jurumudi memberitahu mualim satu tersebut, bahwa kapal akan mengalami tubrukan jika merubah haluan ke kiri, karena kapal akan bertemu antar haluan dengan kapal container.

Mualim satu lalu memperhatikan dengan seksama posisi kapal dan posisi kapal container tersebut, ternyata apa yang di beritahu oleh jurumudi benar, kapal dapat bertubrukan dengan kapal container tersebut jika merubah haluan ke kiri. Akhirnya dengan cepat mualim memberikan perintah kepada jurumudi untuk cikir kanan mengambil buritan kapal container tersebut.



Gambar 4.1

Kanmon Strait

2. Kurangnya kedisiplinan personil jaga akan tanggung jawab selama dinas jaga.  
Pada tanggal 23 Maret 2014 ketika itu kapal sedang melakukan pelayaran di laut China, waktu itu sedang pergantian tugas jaga dari Mualim tiga yang berdinas jaga pukul 20.00 – 00.00 dengan Mualim dua yang berdinas jaga pukul 00.00 – 04 .00 . Ketika sedang pergantian tugas jaga sudah ada Mualim dua, sedangkan jurumudi belum kelihatan di anjungan, setelah pukul 00.15 jurumudi tersebut baru naik ke anjungan. Padahal setengah jam sebelum pergantian tugas jaga jurumudi tersebut sudah diberitahu oleh Mualim dua. Ternyata jurumudi tersebut tertidur, sehingga terlambat naik ke anjungan.

## **B. ANALISIS DATA**

Tujuan utama dari pelaksanaan tugas jaga di anjungan adalah salah satu bentuk upaya akan keselamatan jiwa di atas kapal terutama ketika kapal sedang melakukan pelayaran. Oleh karena itu diperlukan cara- cara atau prosedur – prosedur yang baik dalam pelaksanaan tugas jaga di anjungan. Tapi walaupun demikian masih banyak terjadi kecelakaan-kecelakaan yang terjadi akibat dari kelengahan sewaktu melaksanakan tugas jaga di anjungan. Karena alasan di atas sangat diperlukan analisa atas tidak optimalnya pelaksanaan tugas jaga di atas anjungan, sehingga di dapatkan beberapa faktor penyebabnya. Agar tidak terjadi seperti hal di atas maka faktor-faktor penyebab tersebut harus dapat diminimalisasi dan dalam setiap pelaksanaan tugas jaga harus dikoreksi distandarkan untuk mencari pemecahannya. Untuk mendapatkan pelaksanaan tugas jaga yang maksimal ,standar-standar prosedur pelaksanaan tugas jaga sudah di tetapkan sesuai dengan STCW 1978 amandemen 2010. Menurut aturan MLC 2006 Regulasi 2.3, semua kru di atas kapal dipastikan mendapatkan jam istirahat yang cukup sesuai dengan regulasi. Setiap kru minimal harus mendapatkan waktu istirahat 10 jam dalam periode 24 jam dan 77 jam dalam periode 7 hari atau 1 minggu. Tapi setelah dilakukan analisa pada kejadian pertama ditemukan bahwa pelaksanaan tugas jaga di anjungan tidak sesuai dengan standar tugas jaga di anjungan yang telah di tetapkan oleh STCW 1978 amandemen 2010, yaitu terjadi ketika mualim satu masih dalam keadaan mengantuk sewaktu melaksanakan tugas jaga di anjungan.

Sedangkan prosedur - prosedur sebelum melaksanakan tugas jaga juga harus diperhatikan, dan standar-standar tersebut telah dijelaskan pada STCW 1978 amandemen 2010 tentang "Watchkeeping Deck". Menurut aturannya semua orang yang telah di tunjuk dalam melaksanakan tugas jaga di atas anjungan lebih dahulu

mempelajari alur dan keadaan cuaca sekitar, memeriksa serta mempelajari apabila ada buku perintah Nahkoda (Master Standing Order) . Tiba di anjungan minimal 15 menit sebelum pergantian tugas jaga. Setelah diperhatikan dan di analisa pada kejadian kedua di dapatkan bahwa jurumudi tidak melaksanakan aturan-aturan tersebut yaitu ketika jurumudi telat naik ke atas anjungan.

Setelah melakukan analisa-analisa data di atas maka di temukan penyebab-penyebab tidak optimalnya pelaksanaan tugas jaga di anjungan dan penyebab tidak optimalnya tugas jaga di anjungan tersebut yaitu :

1. Kurangnya waktu istirahat yang cukup, sehingga dalam pelaksanaan tugas jaga di anjungan kondisi fisik menjadi kurang baik.

Kurangnya waktu istirahat sebenarnya bukan menjadi masalah pokok di atas kapal karena standar-standar tentang pembagian waktu istirahat telah di tetapkan dalam STCW 1978 amandemen 2010, tetapi ternyata itu tidak menjamin untuk tidak adanya masalah di atas kapal.

Seperti contoh pada kejadian pertama diatas, dimana mualim satu masih dalam keadaan mengantuk ketika melaksanakan tugas jaga di anjungan, sehingga tidak konsentrasi ketika ada kapal yang mau memotong di depan haluan kapal. Dan harusnya hal itu bisa dicegah jika mualim satu menggunakan waktu istirahat sebaik-baiknya, karena apapun keadaanya kecelakaan kapal adalah tanggung jawab para personil yang melaksanakan tugas jaga. Hal ini disebabkan yaitu banyaknya pekerjaan perawatan di deck yang menyita waktu banyak.

Dalam aturan MLC 2006 Regulasi 2.3 pun dijelaskan :

1. Setiap crew di atas kapal di haruskan mendapatkan waktu istirahat sesuai dengan regulasi yang berlaku

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan untuk mencapai hasil yang Maksimal maka diperlukan kerja keras dan disiplin yang tinggi, karena dengan hal tersebut dijaga maka pelaksanaan tugas jaga di anjungan dapat berjalan lancar dan didukung oleh kemantapan kinerja yang dilakukan oleh anak buah kapal sesuai dengan prosedur prosedur yang sudah di tentukan. Juga dalam melakukan dinas jaga di anjungan diperlukan adanya pengetahuan tentang standar-standar prosedur yang baik dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan sesuai dengan aturan yang telah di tetapkan. Setelah dijelaskan pada BAB I sampai BAB IV didapat kesimpulan – kesimpulan dengan harapan dapat memberikan pengalaman dan pengetahuan tambahan untuk penulis sendiri maupun bagi pihak yang terkait dalam pelaksanaan tugas jaga di anjungan.

Kesimpulan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya waktu istirahat yang cukup bagi awak kapal yang berdinis jaga di anjungan dapat dilakukan dengan mengatur waktu istirahat untuk para personil jaga di atas kapal yaitu dengan pembagian tugas jaga yang di atur oleh mualim 1 yang berkewajiban membuat duty roster atau pembagian tugas jaga.

Dan seharusnya bagi para crew harus mempergunakan waktu istirahat dengan sebaik baiknya agar pada saat berdinis jaga dalam kondisi yang prima dan siap melakukan dinas jaga yang baik dan sesuai dengan prosedur yang berlaku.



## DAFTAR TABEL

	Halaman
<b>Tabel 2.1</b> <i>Daftar Tugas Jaga</i> .....	11
<b>Tabel 2.2</b> <i>Daftar Checklist Tugas Jaga</i> .....	12

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
<b>Gambar 2.1</b> <i>Situasi Memotong</i> .....	18
<b>Gambar 4.1</b> <i>Kanmon Strait</i> .....	30