

ANALISA PENERAPAN PENGGUNAAN ISYARAT OLAH GERAK DI ATAS KAPAL SESUAI DENGAN *COLLISION REGULATIONS 1972*

Mohamad Adam Irfandi Hidayatullah¹

Politeknik Pelayaran Sorong

Abstrack

MOHAMAD ADAM IRFANDI HIDAYATULLAH, 2021, Analysis of the Application of the Use of Signal movement on Ships in Accordance with Collision Regulations 1972. Supervised by Capt. Tri Mulyatno and Novrico Susanto. Signal movement if on board is very important to note. Because it is not uncommon for ship wrecks to occur, the officer of the ship mistakes the cue or reads the cue. This might also cause the ship's officers to not understand and understand the meaning of the sign on the ship itself. Because it needed the right action to prevent and overcome this. The response is in the form of training and counseling or also in the form of providing insights in order to reduce errors in reading or giving gestures on the ship. The research will be carried out by the author carried out for approximately 1 year. Furthermore, in a literature review and frame of mind, the author will explain about the definition, Collision Regulations 1972, and actions in the installation or reading of gestures that need to be done by officers. Primary data obtained from this study were sourced from interviews conducted directly. Then the secondary data obtained from books read by the author and teaching and learning activities in class related to the object of writing. While in the framework of the author's writings put forward the writing systematic used in this Applied Scientific Work.

Keywords : Signal Movement, 1972 Collision Regulation.

BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Menurut Konvensi Hukum Laut 1982 (UNCLOS 1982), Indonesia ditetapkan sebagai negara kepulauan. Hal ini dapat dilihat dengan jumlah pulau yang tersebar dari Sabang sampai Merauke sebanyak 17.504 pulau, dan sekitar 62% wilayahnya adalah perairan. Sehingga salah satu alat transportasi yang penting dalam menghubungkan antar pulau satu dengan yang lainnya adalah kapal. Dalam pengoperasian kapal, diperlukan pengamatan dan pemahaman yang baik mengenai lingkungan sekitar kapal, dan kondisi kapal lain yang berada disekitar untuk mengurangi resiko terhadap kecelakaan. Kondisi yang dialami oleh sebuah kapal dapat dilihat dari isyarat olah gerak yang diberikan oleh kapal tersebut. Selain itu, isyarat olah gerak memiliki manfaat lain seperti menentukan tempat kedudukan atau posisi dimana kapal berada dan sebagai isyarat komunikasi jarak jauh dengan informasi yang akurat dan efisien.

Sedikit kesalahan dalam menerapkan isyarat olah gerak di atas kapal dapat menyebabkan kecelakaan. Seperti pada MT. Gloria Sentosa dengan Kapal Jukung Irpansya yang mengalami tubrukan di persimpangan sungai Musi dengan Selat Jaran (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Investigasi Kecelakaan Kapal Laut Tubrukan antara MT. Gloria Sentosa dengan Kapal Jukung Irpansya). Pada saat itu, Mualim Jaga dan Pandu MT. Gloria Sentosa melihat Kapal Jukung Irpansya berada di haluan kiri depan dengan jarak sekitar 50 meter. Pada saat itu kedua kapal sudah pada posisi 'merah-merah'. Mualim Jaga MT. Gloria Sentosa kemudian memberi isyarat lampu ke arah Kapal Jukung Irpansya, dan tiba-tiba Kapal Jukung Irpansya menambah kecepatan juga merubah haluan ke sebelah kiri dan memotong haluan MT. Gloria Sentosa. Pandu yang berada di MT. Gloria Sentosa segera memerintahkan Juru Mudi Jaga untuk cekar kiri tetapi tubrukan tidak dapat dihindari. Menurut pengakuan dari pihak Kapal Jukung Irpansya, dia telah melihat adanya kapal di sebelah kanan haluannya. Pada saat itu mereka telah melihat lampu navigasi pada kapal tersebut. Akan

tetapi, mereka salah mengira bahwa dengan kondisi penerangan seperti itu, kapal sedang dalam posisi berlabuh. Adanya penerangan tiang yang sedang menyala di samping berarti bahwa kapal tersebut sedang bergerak, juga dapat membantu kapal-kapal lain untuk mengetahui arah dan kegiatan dari kapal tersebut. Dalam hal ini, mereka tidak mengerti dan memahami jenis-jenis isyarat lampu yang menandakan kondisi suatu kapal.

Oleh karena itu perwira dan calon perwira navigasi harus dibekali dengan seperangkat pengetahuan dan keterampilan dalam materi isyarat olah gerak, untuk menghindari resiko dari salah membaca isyarat olah gerak kapal ataupun salah memasang isyarat diatas kapal. Penggunaan Isyarat olah gerak diatas kapal wajib untuk dilaksanakan sesuai dengan aturan yang diberlakukan didalam *Collision Regulation 1972* ketika dalam kondisi apapun. Aturan ini dibuat untuk mencegah terjadinya tubrukan Kapal. Berdasarkan hasil uraian latar belakang tersebut di atas, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul “**Analisa Penerapan Penggunaan Isyarat Olah Gerak Di Atas Kapal Sesuai Dengan *Collision Regulations 1972*”**”.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka masalah pokok yang akan dibahas dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah perwira kapal telah memahami penggunaan isyarat olah gerak ?
2. Apakah perwira kapal telah menerapkan penggunaan isyarat olah gerak di kapal sesuai standar *Collision Regulations 1972*?

C. BATASAN MASALAH

Dalam penulisan makalah ini penulis membatasi pembahasan hanya mengenai pemahaman dan penerapan perwira mengenai isyarat olah gerak di atas kapal sesuai dengan *Collision Regulations 1972*.

D. TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mengetahui pemahaman perwira mengenai penggunaan isyarat olah gerak kapal.
2. Untuk mengetahui penerapan penggunaan isyarat olah gerak di kapal sesuai dengan standar *Collision Regulations 1972*.

E. MANFAAT PENELITIAN

Penelitian ini diharapkan dapat

memberikan beberapa manfaat antara lain:

1. Manfaat bagi dunia akademik
 - a. Menambah pengetahuan bagi penulis sendiri maupun bagi rekan-rekan untuk mengetahui dan memahami penggunaan isyarat olah gerak di atas kapal sesuai dengan *Collision Regulations 1972*.
 - b. Menambah wawasan dan pengetahuan awak kapal tentang penggunaan isyarat olah gerak di atas kapal yang sesuai dengan *Collision Regulations 1972*.
 - c. Menambah pengetahuan dan wawasan pembaca tentang penggunaan isyarat olah gerak di atas kapal sesuai dengan *Collision Regulations 1972*.
2. Manfaat secara praktis
 - a. Melatih penulis untuk dapat mengaplikasikan isyarat olah gerak di atas kapal sesuai dengan *Collision Regulations 1972*.
 - b. Untuk memberikan kesadaran kepada pembaca akan pentingnya pemahaman awak kapal mengaplikasikan isyarat olah gerak di atas kapal sesuai dengan *Collision Regulations 1972*.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

A. LANDASAN TEORI

1. Definisi Isyarat olah gerak

Isyarat menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia memiliki arti segala sesuatu (gerakan tangan, anggukan kepala, dan sebagainya) yang dipakai sebagai tanda atau alamat. Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa isyarat olah gerak adalah cara untuk berkomunikasi dengan kapal lain mengenai kondisi atau kegiatan yang sedang dilakukan.

2. Definisi Kapal

Didalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Pengangkutan Laut, yang disebut dengan kapal adalah “alat apung dengan bentuk dan jenis apapun.”

3. *Collision Regulation 1972*

Menurut buku Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan di Laut, 1972 (*International Regulations For Preventing Collisions At Sea, 1972*) (2012:26), peraturan pencegahan tubrukan di laut adalah bagian dari mata pelajaran dinas jaga yang berisi peraturan-peraturan untuk bernavigasi secara aman. Di dalam peraturan tersebut semua kegiatan dan bagaimana pengambilan

tindakan yang tepat terhadap segala keadaan dan kondisi sudah diatur.

B. KERANGKA BERPIKIR

Masalah pada penelitian yang dilakukan penulis berupa bagaimana pemahaman isyarat olah gerak di atas kapal oleh perwira. Dan untuk penerapannya di atas kapal apakah sudah sesuai dengan aturan *Collision Regulation* 1972 atau belum. *Collision Regulation* 1972 merupakan konvensi internasional tentang peraturan untuk mencegah tubrukan di laut.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) penelitian adalah kegiatan pengumpulan, pengolahan, analisis, dan penyajian data yang dilakukan secara sistematis dan objektif untuk memecahkan suatu persoalan atau menguji suatu hipotesis untuk mengembangkan prinsip-prinsip umum.

Menurut Sugiyono (2015) metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Menurut V. Wiratna Sujarweni (2014) metodologi penelitian adalah cara ilmiah (rasional, empiris, dan sistematis) yang digunakan oleh pelaku suatu disiplin ilmu untuk melakukan penelitian.

Dari pengertian tersebut, dapat diambil kesimpulan bahwa metode penelitian adalah suatu kegiatan untuk memecahkan masalah dengan sistematis untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Metodologi penelitian juga memberikan keterangan-keterangan dan bagaimana tata cara penelitian dilakukan oleh seorang peneliti. Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian kualitatif, dan dalam penelitian menggunakan metode sebagai berikut :

1. Metode Deskriptif

Penelitian deskriptif adalah suatu metode penelitian yang ditujukan untuk menggambarkan fenomena-fenomena yang ada, yang berlangsung pada saat ini atau saat yang lampau. Penelitian ini tidak mengadakan manipulasi atau perubahan pada variabel- variabel bebas, tetapi menggambarkan suatu kondisi apa adanya.

2. Metode Kualitatif

Penelitian kualitatif adalah suatu metode penelitian yang digunakan untuk mendeskripsikan dan menganalisa sebuah kejadian, fenomena, peristiwa, aktivitas social, sikap, kepercayaan, persepsi, dan pemikiran orang secara individual maupun kelompok.

Tujuan dari kedua metode penelitian ini adalah mengungkap fakta, fenomena, variabel, keadaan yang terjadi saat penelitian berjalan, dan menunjukkan data yang bersangkutan dengan situasi yang sedang terjadi.

B. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

1. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di atas kapal WARIH MAS ketika penulis melaksanakan Praktek layar.

2. Waktu Penelitian

Penelitian dilaksanakan pada saat penulis melaksanakan Praktek layar di atas kapal kurang lebih selama 12 bulan.

C. SUMBER DATA DAN TEKNIK PENGUMPULAN DATA

1. Sumber Data

a. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya, melalui narasumber yang tepat dan yang dijadikan responden dalam penelitian penulis. Dalam melengkapi pengamatan juga dilakukan wawancara- wawancara dengan Nakhoda (*Master*), Mualim I (*Chief Officer*). Kadang-kadang pengamatan harus bervariasi atau dikombinasikan dengan wawancara, disesuaikan dengan situasi saat pengamatan dan kondisi yang ada.

b. Data sekunder

Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui perantara atau diperoleh dan dicatat oleh pihak lain. Data sekunder diperoleh dari buku-buku yang berhubungan dengan masalah yang akan dibahas, yang diperlukan sebagai pedoman teoritis dan ketentuan formal dari keadaan nyata dalam observasi sertainformasi lain yang didapat.

2. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan informasi dan data merupakan langkah yang penting dalam

suatu penelitian yang akan digunakan sebagai bahan analisis dan pengujian kesimpulan. Oleh karena itu, pemilihan informan dan alat pengumpulan data yang tepat dapat membantu pencapaian hasil atau pemecahan masalah yang tepat dan benar. Adapun penggunaan teknik pengumpulan data yang penulis lakukan, yaitu :

a) Metode Observasi

Metode ini dilakukan melalui pengamatan langsung pada objek yaitu segala pekerjaan yang dilakukan di atas kapal, dalam hal ini adalah pentingnya penerapan penggunaan isyarat olah gerak di kapal, kendala yang dihadapi dan upaya untuk mengatasi kendala tersebut.

b) Metode Wawancara

Wawancara merupakan pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab. Dalam metode wawancara, data-data yang diperoleh adalah bersumber dari seorang ahli ataupun yang berkompeten dalam suatu masalah ataupun pihak-pihak yang bersangkutan dengan materi yang disusun oleh penulis. Adapun dalam penulisan ini, dilakukan wawancara dari informan yang selaku sebagai responden :

- a. Nama Nakhoda (*Captain/Master*)
- b. Nama Mualim I (*Chief Officer*)

D. TEKNIK ANALISIS DATA

Setelah data terkumpul, penulis akan menyederhanakan data yang diperoleh kedalam bentuk yang lebih mudah dibaca, dipahami dan diinterpretasikan. Sesuai dengan metode penelitian deskriptif, maka data akan diuraikan sedetail mungkin dengan uraian-uraian kualitatif. Artinya dari data yang diperoleh dilakukan pemaparan serta interpretasi secara mendalam. Selanjutnya data yang ada dianalisis dengan cara mengabstraksikan secara teliti setiap informasi yang diperoleh dilapangan, sehingga dapat diperoleh kesimpulan. Dalam penulisan karya ilmiah ini penulis menggunakan 2 macam metode analisa data:

1. Reduksi Data

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis dilapangan. Reduksi data merupakan suatu bentuk analisis menajamkan, menggolongkan, mengarahkan,

membuang yang tidak perlu dan mengkoordinasikan data dengan cara sedemikian rupa sehingga akhirnya dapat ditarik kesimpulan dan diverifikasi.

2. Penyajian Data

Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah untuk dapat dipahami yang memberikan kemungkinan adanya penarikan suatu kesimpulan dan kemungkinan adanya pengambilan suatu tindakan.

3. Menarik Kesimpulan

Menarik kesimpulan merupakan kemampuan seorang peneliti dalam menyimpulkan berbagai temuan data yang diperoleh selama penelitian berlangsung.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM OBJEK PENELITIAN

Penulis akan menjelaskan tentang gambaran umum penelitian yang dilaksanakan di atas kapal WARIH MAS yang merupakan salah satu armada dari perusahaan PT. ASIAN TEMAS LINE yang beralamatkan di Jl. Yos Sudarso Kav. 33, Sunter Jaya Jakarta Utara, dengan nama panggilan kapal "P.O.Y.G".

Sesuai dengan judul yang diangkat yakni "ANALISA PENERAPAN PENGGUNAAN ISYARAT OLAH GERAK DI ATAS KAPAL SESUAI DENGAN *COLLISION REGULATION 1972* " maka penulis melakukan penelitian menggunakan metode observasi dan wawancara. Penulis melakukan pengamatan mengenai isyarat-isyarat olah gerak yang dilakukan, selama kapal melakukan olah gerak di sungai dan dermaga atau disaat kapal dalam keadaan khusus seperti *not under command*, dan berlabuh. Metode pengamatan ini juga dilengkapi dengan metode wawancara yang dilakukan penulis dengan nakhoda di atas kapal.

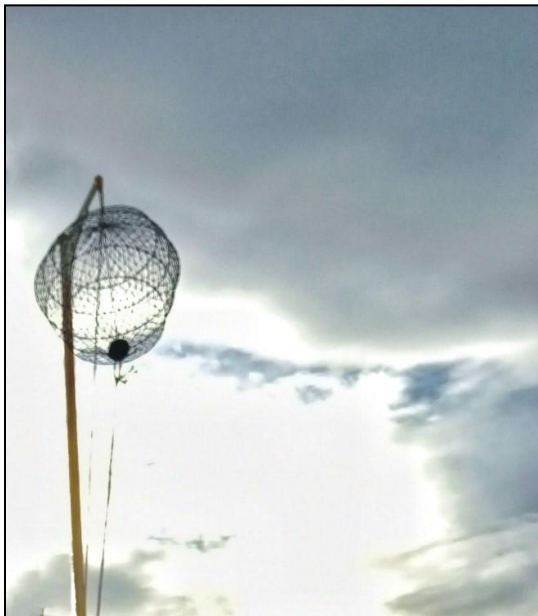
Sebagai hasil akhir dari penelitian ini, penulis akan memberikan kesimpulan dan beberapa saran mengenai kesesuaian penerapan isyarat olah gerak di atas kapal WARIH MAS dengan *Collision Regulation 1972*.

B. HASIL PENELITIAN

1. Pengumpulan Data Observasi

Dalam penelitian yang berjudul “Analisa Penerapan Penggunaan Isyarat Olah Gerak Di Atas Kapal Sesuai Dengan *Collision Regulations 1972*” maka penulis mengumpulkan data-data yang berkaitan dengan olah gerak pada KM. WARIH MAS. Kejadian atau peristiwa olah gerak terjadi di KM. WARIH MAS selama penulis menjalankan praktek layar di atas kapal. Beberapa kejadian diantaranya sebagai berikut :

- a. Kapal berlabuh pada siang hari dengan menaikkan bola- bola hitam 1 dan pada malam hari menyalakan lampu keliling putih. Dan pada malam hari menyalakan lampu keliling putih.



Gambar 4.1 bola hitam

- b. Kapal membunyikan satu suling panjang ketika berada di alur sungai, dan ketika ada perahu. Hal tersebut dilakukan untuk memberikan peringatan kepada perahu di sekitarsungai.
- c. Pada tanggal 04 maret 2021 pukul 09.30 LT, KM. WARIH MAS dengan tujuan Pelabuhan ambon memasuki selat selayar. ketika kurang lebih 3 Mil setelah melewati pulau selayar, kapal tiba-tiba mati mesin. Setelah diketahui dan dilaporkan kepada master, perwira jaga langsung mencari bola-bola hitam untuk dinaikkan ke atas top dek. Permasalahannya, ternyata di atas kapal

bola-bola hitam hanya ada satu buah saja, dan kemudian master menginstruksikan agar memastikan sekeliling aman dari kapal lain dan daratan, melakukan pengamatan dengan cermat dan apabila ada kapal mendekat segera menghubungi kapal tersebut dan memberitahukan kondisi yang dialami kapal.



Gambar 4.2 tiang kapal

Dikarenakan rute yang dilalui sedang tidak ramai dan tidak terlihat kapal lain, setelah 3 jam kapal dapat beroperasi kembali.

- d. Pada tanggal 13 maret 2021 pukul 23.14 LT, kapal sedang bermanuver keluar alur dari Pelabuhan Manokwari. Setelah pandu turun, tak lama kemudian mesin mati, master dengan segera menginstruksikan untuk menyalakan isyarat lampu berupa lampu merah dua dan *standby* radar juga radio. Kondisi sekeliling saat itu sepi tidak ada kapal lain yang lewat. Pukul 01.25 mesin dapat dinyalakan Kembali dan kapal lanjut berlayar.
- e. One Hour Notice, pada tanggal 22 Mei 2021 pukul 20.00 LT, kapal sedang masuk alur pelayaran Surabaya. Setelah kurang lebih satu jam masuk alur, kapal tiba-tiba mati mesin. Pada waktu itu nakhoda menginstruksikan untuk *standby* jangkar ketika menunggu informasi dari kamar mesin. Lampu isyarat merah dua langsung dinyalakan dan chief officer yang berada dalam anjungan saat itu, berkomunikasi dengan kapal dibelakang yang sedang menyusul. Tak sampai setengah jam mesin

dapat dinyalakan kembali dan kapal melanjutkan berlayar dalam alur.

Dari hasil pengamatan yang dilakukan di atas kapal Warih Mas, dapat diambil kesimpulan bahwa penerapan isyarat olah gerak di atas kapal Warih Mas kurang sesuai dengan *Collision Regulations 1972*.

2. Analisis Hasil Wawancara

Dari hasil wawancara yang telah dilakukan dengan narasumber dapat diambil kesimpulan bahwa banyak faktor penyebab kapal mengalami tubrukan, salah satunya ialah *human error*. Hal tersebut dapat di minimalisir dengan cara meningkatkan rasa waspada dan sikap tanggung jawab perwira jaga. Dengan meningkatkan rasa tanggung jawab dan waspada, maka ketika ada situasi saat perwira jaga merasa ragu-ragu maka perwira jaga tidak menyepelekan situasi tersebut dan menganggap ancaman bahaya itu ada.

C. PEMBAHASAN

Dalam penerapan penggunaan isyarat olah gerak di atas kapal, perlu diperhatikan beberapa faktor yang memungkinkan terjadinya salah membaca atau menggunakan isyarat olah gerak di atas kapal seperti *human error*. Hal tersebut tentunya untuk menghindari bahaya tubrukan, dan karena itu perwira dan calon perwira navigasi harus memiliki pengetahuan mengenai isyarat olah gerak.

1. Pemahaman perwira kapal mengenai isyarat olah gerak sesuai *Collision Regulations 1972* di atas kapal WARIH MAS

Berkaitan mengenai pemahaman perwira tentang isyarat olah gerak di atas kapal dapat diketahui dari pengamatan yang dilakukan penulis selama melakukan praktek layer di atas kapal. Berikut adalah penerapan isyarat olah gerak yang dilakukan di kapal WARIH MAS :

- a. kapal Menaikkan satu buah bola hitam saat berlabuh,
- b. Membunyikan satu suling panjang ketika kapal berada pada alur pelayaran sempit dan saat ada perahu di sekitar kapal,
- c. Memberikan isyarat berupa dua

lampu merah pada malam hari saat kapal tidak dapat berolah gerak sebagaimana semestinya (*not under command*).

Dari hasil pengamatan tersebut, maka dapat dinyatakan bahwa perwira cukup paham mengenai penerapan isyarat olah gerak yang dilaksanakan di atas KM. WARIH MAS.

2. Penerapan Isyarat Olah Gerak Oleh Perwira di atas KM. WARIH MAS

Dari hasil observasi yang dilakukan penulis, penerapan isyarat olah gerak yang dilaksanakan di KM. WARIH MAS kurang sesuai dengan *Collision Regulations 1972*. Hal ini disebabkan oleh satu kejadian ketika kapal mengalami *trouble* pada mesin. kapal terpaksa mengapung-apung dan tidak menurunkan jangkar dikarenakan kedalaman laut yang sangat dalam,

Seharusnya pada saat itu kapal wajib memberikan isyarat bola-bola hitam 2, akan tetapi kapal tidak dapat memberikan isyarat tersebut dikarenakan hanya ada 1 buah bola hitam di atas kapal. Hal tersebut tidak sesuai dengan *Collision Regulations 1972*. Untuk penerapannya terhadap isyarat olah gerak tidak ada antisipasi dikarenakan kurangnya inventaris yang ada di atas kapal. Dan tidak ada sarana yang sapat digunakan sebagai pengganti.

Dan untuk menghindari bahaya tubrukan dari kendala tersebut dapat diatasi dengan melakukan pengamatan sekeliling dengan sangat cermat dan mengoptimalkan sarana navigasi di dalam anjungan.

BAB V PENUTUP

A. KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari penelitian tentang analisa penerapan penggunaan isyarat olah gerak di atas kapal sesuai dengan *Collision Regulations 1972* di atas kapal Warih Mas tempat penulis melakukan praktek layer adalah :

1. Pengetahuan dan tindakan perwira kapal Warih Mas cukup tanggap dalam pelaksanaan isyarat olah gerak kapal.
2. Penerapan isyarat olah gerak sesuai dengan *Collision Regulations 1972* di atas kapal Warih Mas kurang baik dan masih perlu ditingkatkan dengan cara mengecek dan melakukan maintenance

terhadap sarana yang digunakan untuk memberikan isyarat olah gerak.

B. SARAN

Dalam hal ini penulis akan memberikan saran-saran yang sekiranya dapat bermanfaat dan sebagai masukan guna memperbaiki masalah terkait penerapan isyarat olah gerak sesuai dengan *Collision Regulations 1972*. Adapun saran-saran yang ingin penulis sampaikan sebagai berikut :

1. Perlunya meningkatkan sikap tanggung jawab dan waspada ketika melakukan dinas jaga.³⁶
2. Perwira kapal perlu mengecek dan melakukan maintenance terhadap sarana-sarana yang ada terkait dalam penerapan isyarat olah gerak.
3. Pihak perusahaan perlu memberikan sarana yang baik dan lengkap, agar penerapan isyarat olah gerak terganggu apabila adasituasi khusus

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan karunia-Nya. Ucapan terima kasih saya tujukan terhadap kedua Orang Tua saya Bapak Ahmad Jaenuri dan Ibu Nursuci Elviana Darajati. Ucapan terimakasih saya tujukan kepada Dosen pembimbing I dan II Capt . Tri Mulyatno dan Bapak Novrico Susanto. Selanjutnya ucapan terimakasih saya tujukan kepada seluruh kru Kapal MV. Warih Mas. Serta tidak lupa ucapan terima kasih saya tujukan kepada teman-teman saya yang telah membantu proses penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

Biasane, D. I. (2017). Penerapan Regulation For Prevention Collisions At Sea (COLREG 1972) pada kapal berbendera Indonesia di Pelabuhan

Bitung. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*.

Cahyono, D. (2017). *BLOGGER.COM*. Diambil kembali dari BLOG PELAUT: <http://www.pelaut.xyz/2017/10/colreg.html>

Collision Regulations 1972.

David. (2013, Oktober 03). *BLOGGER.COM*. Diambil kembali dari Belajar Ngeblog: <http://davidh24.blogspot.com/2013/10/lampu-dan-sosok-benda-p2tl>.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2010). *Perbendaharaan Kata-Kata*.

Kementrian Pendidikan dan Budaya. (1995). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

Kementrian Perhubungan Republik Indonesia. (2012). *Investigasi Kecelakaan Kapal Laut Tubrukan Antara MT. Gloria Sentosa dan Kapal Jukung Irpansya*. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Kuncowati, Nyoman Ardiana Listriyawati, Supangat. (2020). Implikasi kemampuan berkomunikasi dan penggunaan kode isyarat internasional terhadap keselamatan pelayaran kapal di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. *Jurnal Saintek Maritime*.

Meolong, L. J. (2002). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.

Sujarweni, V. W. (2014). *Metode Penelitian: Lengkap, Praktis, dan Mudah Dipahami*. Yogyakarta: Pustaka Baru Press.