

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KAPALKM.  
PERMATA CINTA**



**RIDWAN MUHAEMIN RAMLI**

**NIT. 16.41.155**

**NAUTIKA**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR  
TAHUN 2021**

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA  
DI KAPAL KM. PERMATA CINTA**

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Menyelesaikan Program Diploma IV

Jurusan

N a u t i k a

Disusun dan Diajukan Oleh

**RIDWAN MUHAEMIN RAMLI**

**16.41.155**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN  
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR**

**2021**

**SKRIPSI**

**ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KAPAL  
KM. PERMATA CINTA**

Disusun dan Diajukan oleh:

**RIDWAN MUHAEMIN RAMLI**

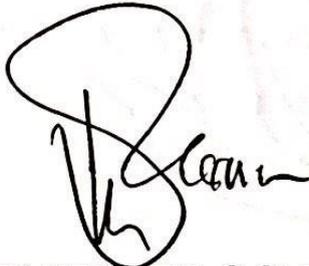
**NIT. 16.41.155**

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi  
Pada tanggal, 10 JULI 2021

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



**METY KENDEK, S.Si.T., M.A.P.**  
**NIP. 19611124 198203 1 010**



**Capt. JOKO PURNOMO, M.Mar.**  
**NIP. 19761023 199803 2 001**

Mengetahui:

a.n. Direktur

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi Nautika



**Capt. Hadi Setiawan, MT., M.Mar.**  
**NIP. 19751224 199808 1 001**



**Capt. Welem Ada', M.Pd., M.Mar.**  
**NIP. 19670517 199703 1 001**

## PRAKATA

Segala hormat dan puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas segala berkat dan pertolongan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul: **“ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KAPAL KM. PERMATA CINTA”**.

Penulisan skripsi akhir ini merupakan salah satu persyaratan bagi penulis untuk menyelesaikan studi pada program studi Nautika pada program Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat beberapa kekurangan, baik ditinjau dari cara penyajian penulisan, penyajian materi, serta dalam penggunaan bahasa, mengingat akan keterbatasan kemampuan yang dimiliki oleh penulis..

Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua Orang Tua tercinta Bapak **Drs. Ramli Radja** dan Ibu **Dra. Hj. Nurhaeni Mallimpo** serta kakak-kakak tercinta yakni , **Rezeki Aditia Ramli, Rifki Musawwir Ramli** dan **Rifka Mutahharah Ramli, Riri** dan sahabat-sahabat saya tercinta yang senantiasa memberikan doa, dukungan, semangat, cinta dan kasih sayang selama penulis menyelesaikan pendidikan ini.

Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr, M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Capt. Welem Ada', M.Pd., selaku Ketua Program Studi Nautika;
3. Ibu Mety Kendek, S.Si.T., M.A.P. selaku pembimbing I atas segala bimbingan dan segala tuntunan selama penulisan skripsi ini;
4. Capt. Joko Purnomo, M.Mar. selaku pembimbing II atas segala bimbingan dan segala tuntunan selama penulisan skripsi ini;
5. Nahkoda beserta seluruh crew KM. Permata Cinta yang telah bersedia menerima penulis untuk belajar dan melaksanakan penelitian serta mengumpulkan data dalam kaitannya dengan penulisan tugas akhir;
6. Seluruh Civitas Akademik Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;

7. Seluruh rekan-rekan Taruna Angkatan XXXVII dan Gelombang LIV (54) Khususnya program studi Nautika yang senantiasa membantu dan memberi masukan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis mengharapkan segala kritik dan saran yang bersifat membangun sehingga penulis dapat meningkatkan pengetahuan. Semoga apa yang penulis sajikan dalam tugas akhir ini dapat memberikan manfaat dan menambah wawasan serta inspirasi dan informasi bagi taruna taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar khususnya dan bagi para pembaca pada umumnya.

Makassar, 07 Juli 2021



**RIDWAN MUHAEMIN RAMLI**

**NIT: 16.41.155**

## PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : Ridwan Muhaemin Ramli

Nomor Induk Taruna : 16.41.155

Program Studi : Nautika

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

### **ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KAPAL**

**KM. PERMATA CINTA** Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam skripsi ini, kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 07 Juli 2021



Ridwan Muhaemin Ramli  
NIT : 16.41.155

## **ABSTRAK**

**RIDWAN MUHAEMIN RAMLI**, *Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Di Kapal KM. Permata Cinta* (Dibimbing oleh Mety Kendek dan Joko Purnomo).

Tugas jaga sangat berperan penting dalam dunia pelayaran, karena jika tidak mengetahui betapa pentingnya tugas dan tanggung jawab di atas kapal dapat memicu terjadinya bahaya atau kecelakaan di laut yang akan menimbulkan korban jiwa, pencemaran dan kerugian bagi pihak perusahaan.

Penelitian ini dilaksanakan pada KM. Permata Cinta sewaktu penulis melakukan praktek laut diatas kapal pada 2019-2020, sumber data yang diperoleh adalah data primer yang diperoleh langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi dan wawancara langsung dengan para perwira/abk serta literatur-literatur yang berkaitan dengan judul skripsi.

Hasil yang didapat dari penelitian ini menunjukkan bahwa penyebab terjadinya bahaya tubrukan atau kecelakaan di laut karena masih adanya kru kapal yang tidak terampil dan minimnya pengetahuan mereka tentang pentingnya pelaksanaan tugas jaga di atas kapal sesuai dengan yang telah diajarkan.

**Kata Kunci:** *Tugas Jaga, Tubrukan, Kapal.*

## **ABSTRACT**

**RIDWAN MUHAEMIN RAMLI**, *Analysis Of The Implementation Of Sea Service Duty On The Ship KM. Permata Cinta* (Supervised by H. Makmur and Rosliawati A. Kosman).

The duty of guard is very important in the world of shipping, because if you don't know how important the duties and responsibilities are on the ship, it can trigger danger or accidents at sea which will cause casualties, pollution and losses for the company.

This research was conducted on KM. Permata Cinta when the author carried out sea practice on ships in 2019-2020, the source of the data obtained was primary data obtained directly from the research site by means of direct observation and interviews with officers / crew and literature related to the title of the thesis.

The results obtained from this study indicate that the cause of a collision hazard or accident at sea is because there are still unskilled crew / crew members and their lack of knowledge about the importance of carrying out guard duties on board as proposed.

**Keywords:** *The Duty, Collision, Ships.*

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGAJUAN</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	<b>iii</b>
<b>PRAKATA</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b>	<b>vii</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b>	<b>ix</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Batasan Masalah	4
D. Tujuan Penelitian	4
E. Manfaat Penelitian	4
<b>BAB II : TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Pengertian Watchkeeping	5
B. Prinsip-prinsip Dasar yang Harus Dipatuhi Dalam Memelihara jaga laut yang aman	7
C. Dinas Jaga	11
D. Pencegahan	13
E. Bahaya Tubrukan	13
F. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi	17
G. Tugas Jaga	19

H. Tujuan Dari Tugas Jaga	20
I. Menyiapkan dan Melakukan Tugas Jaga	20
J. Persiapan Sebelum Melaksanakan Tugas Jaga	22
K. Pedoman Tentang Pelaksanaan Tugas Jaga	23
L. Penanganan Tugas Jaga di Anjungan	24
M. Metode Alternatif Penerbitan Sertifikat	26
N. Kelelahan	28
O. Kerangka Pikir	30
P. Hipotesis	31

### **BAB III : METODE PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian	32
B. Definisi Operasional Variabel	32
C. Populasi dan Sampel	33
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	33
E. Teknik Analisis Data	35

### **BAB IV : HASIL PENELITIAN**

A. Deskripsi Hasil Analisis Data	36
B. Pembahasan Hasil Penelitian	39

### **BAB V : SIMPULAN DAN SARAN**

A. Simpulan	44
B. Saran	45

### **DAFTAR PUSTAKA**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Dalam pelaksanaan dinas jaga laut pada saat kapal sedang berlayar diperlukan konsentrasi, ketelitian, tanggung jawab yang tinggi dalam membawa kapal serta kecakapan sebagai pelaut yang baik dalam pengambilan keputusan. Maka mualim jaga sebagai pengganti Nahkoda, dia bertanggung jawab penuh setiap saat selama jam tugasnya terhadap keselamatan kapal dan patuh terhadap Collision Regulation 1972 dan Regulation II/1 dari STCW 1978 as amended in 2010.

Sebagai mualim yang profesional dalam menjalankan tugasnya, perlu didukung oleh data-data navigasi yang dapat dipertanggungjawabkan, yang mana data-data tersebut didapatkan dari pemerintah/agen atau pihak lain. Ini diperlukan partisipasi dari mualim itu sendiri dalam mengolah informasi-informasi yang ada seperti rintangan-rintangan pelayaran, gangguan-gangguan magnetik dan pencemaran laut agar dalam pelaksanaan dinas jaga dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

Adapun dalam pelaksanaan dinas jaga yang efisien, mualim harus yakin bahwa semua peringatan dini secara visual yang berlangsung pada situasi yang ada, termasuk kehadiran kapal-kapal dan tanda-tanda dari daratan pengamatan yang terus menerus dan baringan dari kapal-kapal yang mendekati serta pengamatan radar dan echo sounder secara berkala.

Penulis menyadari bahwa mualim jaga memiliki peran penting dalam mengolah gerak kapal saat kapal berlayar untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan khususnya adanya bahaya tubrukan, dimana pada akhir-akhir ini sering kita dengar mengenai kasus-kasus yang terjadi di dunia maritim terutama mengenai tubrukan kapal.

Sepanjang 2018, Sub Komite Pelayaran KNKT melakukan 25 investigasi kecelakaan pelayaran yang didominasi kasus domestik. Sub Komite Pelayaran juga telah menyelesaikan 23 laporan investigasi dan menghasilkan 158 rekomendasi. "Kecelakaan pelayaran ini masih tinggi, trennya agak naik kalau dibandingkan tahun kemarin. Kami telah melaksanakan 25 kasus kecelakaan, 22 kasus di antaranya kasus domestik. Tahun 2018 kita telah menerbitkan 23 laporan investigasi, dari 23 ini kami menerbitkan 158 butir rekomendasi," kata Investigator Pelayaran KNKT Aleik Nurwahyudi.

Pada tanggal 08 Juli 2018 pukul 02.56 WIB, telah terjadi kecelakaan pelayaran kandasnya kapal JWS di pulau Karang Gosong Geni di selat antara Bakau dan Pulau Rimau Balak, Bakauheni, Lampung. Kandasnya JWS berawal ketika Nakhoda mengubah kemudi ke kiri mengarah ke selat di antara Bakauheni dan Pulau Rimau Balak untuk persiapan berbelok melewati selat. Setelah mengubah kemudi ke kiri, Nakhoda keluar meninggalkan anjungan untuk memperhatikan posisi suar penanda sebagai patokan untuk berbelok di tikungan Karang Gosong Geni. Sementara lampu suar penanda tersebut dalam keadaan mati.

Dalam kejadian ini, analisis KNKT menyimpulkan bahwa kandasnya JWS disebabkan oleh awak kapal yang mengemudikan JWS meninggalkan anjungan setelah merubah haluan kapal saat mau berbelok di pulau Karang Gosong Geni di selat antara Bakau dan Pulau Rimau Balak. Saat itu kapal sudah terlalu mendekati Karang Gosong Geni sehingga kandasnya kapal tidak dapat dihindari. Selain meninggalkan anjungan, selama pelayaran awak kapal tidak mengikuti rencana pelayaran yang sudah dibuat dan disimpan di GPS kapal serta tidak memanfaatkan alat navigasi yang ada di kapal seperti peta kertas dan GPS.

Tenggelam, terbakar, tubrukan, maupun kandas. Keempat hal itu berpotensi dialami kapal ketika berlayar. Seperti kasus yang terjadi

sekitar awal Januari 2017, KM Zahro Expres terbakar dalam perjalannya menuju Pulau Tidung di Kepulauan Seribu yang menewaskan puluhan orang, belasan luka-luka, dan belasan lainnya hilang, sementara sisanya sekitar ratusan orang dinyatakan selamat. Insiden tersebut menjadi catatan bahwa tugas pemerintah maupun stakeholder kian bertambah setidaknya dalam melakukan perbaikan moda transportasi guna meminimalisir potensi terjadinya kembali kecelakaan, khususnya kapal laut saat berlayar. Sebagian hasil investigasi kecelakaan menunjukkan bahwa faktor kesalahan manusia (human error) seringkali menjadi penyebabnya. Jadi “Kesalahan Manusia” (*human error*) masih memainkan peran utama pada korban dan kecelakaan kapal laut.

Kompetensi atau kemampuan para kru di atas kapal adalah suatu faktor kritis dalam keselamatan dan pengoperasian kapal, dimana kebanyakan dari mereka kurang memahami dan tidak mengerti secara pasti pelaksanaan dinas jaga, sehingga dalam pelaksanaan jaga mereka seringkali terlambat dalam mengambil suatu tindakan jika situasi membahayakan. Dan pada umumnya mereka seringkali meninggalkan anjungan, dan terlambat melaksanakan tugas jaga.

Fenomena inilah yang seringkali terjadi, baik ketika kapal sedang berlayar maupun berada di pelabuhan dan cenderung membawa efek yang membahayakan bagi kapal sehubungan dengan pelaksanaan dinas jaga diatas kapal.

Dari uraian yang diatas, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam suatu karya ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul : **“ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DI KAPAL KM. PERMATA CINTA”**.

## **Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian mengenai dinas jaga diatas, tentang bagaimana pelaksanaan dinas jaga di kapal KM. Permata Cinta dapat berjalan sesuai dengan prosedur yang ada, maka penulis memberikan rumusan masalah agar mempermudah dalam mencari solusi dari permasalahan tersebut.

Ada beberapa masalah pokok yang akan dibahas oleh penulis dalam skripsi ini. Masalah-masalah pokok tersebut antara lain bagaimana pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di KM. Permata Cinta?

## **Pokok Pembahasan Dan Batasan Masalah**

Agar tujuan penulisan dapat tercapai dengan baik, maka penulis membatasi permasalahan yang akan dibahas, yakni pelaksanaan pada waktu dinas jaga laut di anjungan dan implementasi STCW 1978 Amandemen 2010.

### **B. Tujuan Penulisan**

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga guna mencegah bahaya tubrukan dan untuk mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi dan mengimplementasikan STCW 1978 Amandemen 2010 guna mencegah bahaya tubrukan di KM. Permata Cinta.

## **Manfaat Penulisan**

Dengan diadakannya penelitian dan penulisan skripsi ini, penulis berharap beberapa manfaat yang ingin dicapai, antara lain:

## 1. Secara Teoritis

Lebih memperdalam dan mengembangkan pengetahuan mengenai prosedur pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan aturan-aturan Collision Regulation 1972 dan Regulation II/1 dari STCW 1978 as amended in 2010.

## 2. Secara Praktis

Dengan penelitian ini dapat memberikan tambahan wawasan bagi pembaca mengenai pelaksanaan dinas jaga untuk menghindari bahaya tubrukan serta dapat diaplikasikan diatas kapal sesuai dengan keadaan yang ada sesuai paturan yang berlaku.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

### A. Pengertian Watch Keeping

Menurut E.W Manikome (2008) dalam buku tugas jaga, berarti melihat dengan cermat atau waspada. Jaga juga berarti satu masa untuk berjaga. Dalam tugas jaga laut istilah itu berarti tugas (biasanya selama empat jam) untuk ABK kapal. Jadi istilah tugas jaga berarti:

1. **Cermat** artinya memberikan perhatian penuh dan mengawasi dengan waspada atau menjaga kapal dengan seksama.
2. **Awat** berarti penjagaan dengan terus menerus dan sangat hati-hati karena suatu alasan atau tujuan yang pasti, terutama untuk melihat dan menghindari bahaya tubrukan.
3. **Waspada** menekankan pada suatu keadaan sangat siaga dan siap untuk bertindak mengatasi apapun yang akan terjadi.

Perwira jaga adalah wakil nakhoda dan tanggung jawabnya setiap waktu adalah melaksanakan tugas jaga kapal dengan seksama. Perwira jaga harus mengenal sifat-sifat dari kapalnya dan harus mematuhi semua peraturan untuk mencegah tubrukan di laut. Sebagai tambahan Perwira jaga harus memastikan bahwa pengawasan yang efisien selalu terpelihara.

Di kapal-kapal dengan sebuah ruang peta terpisah. Perwira jaga, sebelum mendatangi ruang tersebut untuk melakukan tugas-tugas navigasi, harus memastikan bahwa keadaan sekitarnya aman untuk melakukan tugas-tugas tersebut, dan pengawasan yang efisien sedang dilakukan.

Perkembangan terakhir dalam disain kapal-kapal dagang/niaga menyebabkan pengurangan jumlah anggota pekerja kapal. Ini berarti bahwa peran-peran dari petugas jaga menjadi lebih luas bukan hanya sekedar pengawasan kapal, akan tetapi juga penanganan semua administrasi kapal.

## **B. Prinsip-Prinsip Dasar Yang Harus Dipatuhi Dalam melaksanakan Suatu Jaga Laut Yang Aman.**

Capt. Istopo dalam buku P2TL 1972 dalam aturan 2 hal ini yang harus diperhatikan yaitu :

1. Pihak-pihak yang langsung berhubungan dengan pemilik kapal, pengelola pelayaran, nakhoda dan personil jaga laut pada kegiatan berikut harus melakukan untuk menjamin bahwa jaga laut dilaksanakan selamanya.
2. Nakhoda tiap kapal terikat untuk menjamin bahwa jaga laut pengaturannya baik untuk melaksanakan jaga laut yang baik. Dibawah pengarahan umum nakhoda, maka perwira jaga bertanggung jawab terhadap navigasi kapal yang aman selama tugasnya dan bertanggung jawab khususnya dalam pencegahan tubrukan dan kekandasan.
3. Prinsip dasar, termasuk tetapi tidak terbatas pada hal-hal berikut, harus dilakukan bagi semua kapal.
4. Pengaturan jaga
  - a. Susunan jaga harus selamanya baik dan cukup untuk menanggulangi terhadap lingkungan dan kondisi dan harus diperhitungkan akan kebutuhan untuk melakukan pengamatan yang baik.
  - b. Jika menentukan susunan jaga di anjungan yang mungkin melibatkan kelasi yang baik maka faktor-faktor berikut harus diperhitungkan antara lain.
    - 1) Anjungan tidak boleh ditinggalkan biar sekejap.
    - 2) Kondisi cuaca, jarak penglihatan dan cuaca siang atau gelap.
    - 3) Untuk menghadapi bahaya navigasi yang mungkin memerlukan perwira jaga untuk memerlukan tugas tambahan.

- 4) Menggunakan alat-alat bantu navigasi dalam keadaan operasi seperti radar atau alat untuk menentukan posisi dan peralatan lain dipergunakan untuk keamanan navigasi kapal.
- 5) Apakah kapal dilengkapi dengan kemudi otomatis.
- 6) Tiap kepentingan yang tidak biasa pada jaga navigasi sebagai akibat dari operasi khusus di sekitarnya.

5. Sehat Untuk Melakukan tugas

Sistem pengaturan jaga harus diatur sedemikian rupa, agar efisiensi dari perwira atau kelasi jaga tidak terganggu dengan tugas jaga diembannya, tugas-tugas harus diatur sedemikian rupa agar tugas jaga pertama dari awal pelayaran dan diantara petugas pengganti haruslah cukup untuk beristirahat agar tidak mengganggu tugasnya.

6. Navigasi

- a. Semua pelayaran yang dilakukan harus direncanakan sebelumnya, dan diperhitungkan semua informasi dan tiap haluan yang digariskan harus diperiksa sebelum pelayaran dimulai.
- b. Selama jaga maka haluan yang dikemudikan posisi dan kecepatan harus dicek dengan interval yang berkali-kali dengan baik menggunakan alat bantu navigasi yang diperlukan untuk meyakinkan bahwa kapal mengikuti haluan yang direncanakan.
- c. Perwira jaga harus menguasai sepenuhnya dari lokasi dan operasi semua peralatan keamanan navigasi di atas kapal dan harus diperhatikan dan diperhitungkan dari keterbatasan operasional dari peralatan itu.
- d. Perwira yang betugas jaga tidak boleh melakukan tugas lain yang akan mengganggu keamanan navigasi kapal.

7. Peralatan Navigasi

- a. Perwira jaga harus menggunakan semua peralatan navigasi seefektif mungkin yang berada di bawah tugasnya
- b. Jika menggunakan radar perwira jaga harus memikirkan selamanya pada penggunaan radar yang tercantum dalam pengaturan yang berlaku mencegah tubrukan di laut.
- c. Jika di perlukan maka perwira jaga harus tidak ragu-ragu untuk menggunakan kemudi, mesin dan peralatan semboyan bunyi.

8. Tugas Jaga Navigasi dan Tanggung Jawabnya.

- a. Perwira yang bertugas jaga harus
  - 1) Tetap bertugas jaga di anjungan dalam keadaan bagaimanapun dia tidak boleh diganti meninggalkannya sampai diganti dengan baik.
  - 2) Terus bertanggung jawab terhadap keamanan navigasi kapalnya, dan kehadiran nakhoda memberitahukan khusus bahwa pertanggungjawaban ini merupakan pengertian bersama.
  - 3) Beritahu nakhoda jika terjadi keraguan dan tindakan apa yang harus dilakukan demi keamanan.
  - 4) Tidak menyerahkan jaga ke perwira pengganti jika dia mempunyai alasan dan percaya bahwa penggantinya tidak mampu untuk melakukan tugasnya dengan baik. Dalam hal ini harus melaporkan kepada nakhoda.
- b. Untuk pergantian jaga, maka perwira pengganti harus percaya pada posisi duga atau benar dan disesuaikan dengan arah, haluan dan kecepatan dan harus memperhatikan setiap bahaya navigasi yang mungkin dihadapi selama jaga.
- c. Harus dicatat dengan baik dari gerakan dan keaktifan selama jaga sehubungan dengan navigasi kapal.

## 9. Pengamatan

Sebagai tambahan untuk melakukan pengamatan yang baik untuk menilai situasi sepenuhnya dan resiko tubrukan, kekandasan dan bahaya navigasi lain, tugas pengamat termasuk mendeteksi kapal terbang yang berada dalam bahaya, awak kapal yang tenggelam, kerangka kapal dan barangnya dalam melaksanakan pengamatan harus memperhatikan.

- a. Pengamatan harus mampu memberikan perhatian penuh dalam melakukan pengamatan dan tidak boleh melakukan tugas lain yang akan mengganggu tugasnya.
- b. Tugas pengamat dan jurumudi dipisahkan dan jurumudi tidak boleh dianggap sebagai pengawas saat memegang kemudi, kecuali di kapal kecil dimana sekeliling kemudi tidak terhalang dan tidak ada yang menghalangi pandangan waktu malam. Perwira jaga mungkin merupakan pengamat tunggal pada siang hari kecuali bahwa tiap keadaan.
  - 1) Situasi telah dilakukan secara hati-hati dan telah dibentuk tanpa keraguan bahwa aman untuk berbuat demikian.
    - (a) Keadaan cuaca
    - (b) Jarak penglihatan
    - (c) Ramainya alur pelayaran
    - (d) Perkiraan dari bahaya navigasi
    - (e) Perhatian yang diperlukan saat berlayar atau di pelabuhan.
  - 2) Bantuan segera ada untuk anjungan pada setiap perubahan pada situasi yang diperlukan.

## 10. Navigasi dengan kehadiran pandu

Tugas dan kewajiban dari seorang pandu, dengan kehadirannya di kapal tidak membebaskan nakhoda atau perwira jaga dari tugas dan kewajibannya bagi keamanan kapalnya, nakhoda dan pandu harus saling tukar informasi sehubungan

dengan prosedur navigasi kondisi lokal dan sifat lokal, nakhoda dan perwira jaga harus bekerja sama dengan erat dengan pandu dan melakukan checking yang akurat posisi dan gerakan kapal.

#### 11. Perlindungan dari lingkungan laut

Nakhoda perwira jaga harus memperhatikan secara sungguh-sungguh pengaruh dari operasi atau kejadian pencemaran laut dan lingkungan harus dilakukan kemungkinan tindakan untuk menjaga pencemaran tersebut, khususnya dalam kerangka yang sesuai dengan aturan internasional dan aturan pelabuhan.

### **C. Dinas Jaga**

Setiap kapal yang berlayar di lautan, ataupun semua perairan yang berhubungan dengan laut dan bisa untuk dilayari harus selalu mematuhi aturan-aturan internasional, dan aturan-aturan yang dibuat oleh pemerintah setempat. Termasuk dalam hal penerapan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat bagi seluruh awak kapal. Agar nantinya dapat tercapai suasana kerja yang kondusif selama pelaksanaan dinas jaga.

Dalam Undang-Undang R.I. Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 3 mengenai tujuan diselenggarakannya pelayaran sebagai salah satu moda transportasi yaitu :

- a. Memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui perairan dengan mengutamakan dan melindungi angkutan di perairan dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;
- b. Membina jiwa kebaharian;
- c. Menjunjung kedaulatan Negara;
- d. Menciptakan daya saing dengan menembangkan industry angkutan nasional;

- e. Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan nasional;
- f. Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan
- g. Meningkatkan ketahanan nasional.

Dinas Jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau pelabuhan kontainer atau dermaga kontainer atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu.<sup>6</sup>

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar atau sandar telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas jaga meliputi :

a. Dinas harian

Dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan pada hari Minggu dan hari besar libur, tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas Administrasi dan perawatan/operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

b. Dinas Jaga

Dilakukan di luar jam-jam kerja harian terdiri dari jaga laut jaga pelabuhan dan jaga radio. Dinas jaga dilaksanakan untuk mencapai situsai yang aman serta terkendali selama kapal sedang berlayar. Maksud dan tujuan dari dilaksanakannya dinas jaga, yaitu menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang, dan lingkungannya, elaksanakan /menaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (nasional/internasional), melaksanakan perintah/instruksi dari perusahaan maupun nahkoda (tertulis lisan) Standing Order/Bridge Order.

Mengingat pentingnya penerapan prosedur dinas jaga yang benar dan tepat di atas kapal, yang dalam hal ini menyangkut penerapan aturan- aturan dan pelaksanaan aturan itu sendiri. Setiap awak kapal terutama seorang mualim harus memahami betul tentang organisasi kerja di kapal, termasuk dalam hal ini mengenai peraturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat. Tentunya aturan-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 rasa tanggung jawab. Hal ini dimaksudkan agar terciptanya kondisi kerja yang baik .

#### **D. Pencegahan**

Adalah proses atau cara tindakan mencegah atau tindakan menahan agar sesuatu tidak terjadi. Dengan demikian, pencegahan merupakan tindakan yang identic dengan perilaku.

Pencegahan secara korektif yaitu pencegahan yang dilakukan oleh individu atau perorangan untuk memecahkan suatu polemik atau permasalahan yang terjadi, dalam hal ini menyangkut masalah perampokan. Pencegahan secara preservative yaitu pencegahan yang bersifat hanya mempertahankan dan mengkondusifkan kembali permasalahan yang sudah diusahakan untuk kembali ke keadaan semula sebelum permasalahan itu muncul.

#### **E. Bahaya Tubrukan**

Dalam Bab XIII pasal 244 ayat 1 Undang-Undang R.I. Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu, bahaya terhadap kapal dan/atau orang merupakan kejadian yang dapat menyebabkan terancamnya keselamatan kapal dan/atau jiwa manusia.

Tubrukan adalah suatu keadaan darurat yang disebabkan karena terjadinya tubrukan kapal dengan kapal, kapal dengan

dermaga, ataupun kapal dengan benda terapung lainnya yang dapat membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan. Penyebab utama timbulnya suatu keadaan darurat diatas kapal yaitu:

- a. Kesalahan manusia
- b. Kesalahan peralatan
- c. Kesalahan prosedur
- d. Pelanggaran terhadap peraturan
- e. Eksternal action
- f. Kehendak Tuhan Yang Maha Esa

Langkah-langkah utama dalam mengatasi keadaan darurat yang terjadi di atas kapal adalah :

- a. Pendataan

Yaitu mendata kerusakan-kerusakan yang terjadi, keadaan stabilitas kapal, keadaan muatan, tingkat membahayakan kapal-kapal di sekitarnya/dermaga didekatnya, keadaan lingkungan dan lain-lain, sehingga kita dapat menentukan sejauh manakah keadaan darurat itu akan membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan.

- b. Menetapkan/mempersiapkan peralatan yang cocok untuk dipakai mengatasi keadaan darurat yang sedang terjadi beserta para personilnya.

Melaksanakan tata cara kerja khusus dalam keadaan darurat yang telah ditetapkan, yaitu melaksanakan Ship-board Emergency Contingency Plan yang ada diatas kapal.

Dalam Chapter VIII STCW 1978 as amended in 2010 section A-VIII / 1, kemampuan untuk bertugas :

- a. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dari suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.

- b. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- c. Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- d. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tetapi metode minimum 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 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- e. Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat

Dalam Chapter VIII STCW 1978 as amended in 1995 Section B-VIII / 1, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan:

- a. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “sesuatu kegiatan yang mendesak” harus hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.
- b. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat di dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas) faktor-faktor yang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan jika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.
- c. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut harus diperhatikan:

- 1). Ketentuan-ketentuan yang dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau masuk akal tidak akan diterapkan di dalam section A-VIII/1 secara khusus, tidak boleh diartikan bahwa jam-jam kerja yang selebihnya dapat dicurahkan pada tugas jaga atau tugas-tugas lain.
  - 2). Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan faktor-faktor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.
  - 3). Ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.
- d. Pemerintah-pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang terkait.
- e. Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah-pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

Menurut Collision Regulation 1972 Aturan 2 (a), mengenai pertanggung jawaban, tidak ada suatu apapun dalam aturan-aturan ini akan membebaskan tiap kapal atau pemiliknya, nahkoda atau awak kapalnya, atas akibat-akibat setiap kelalaian untuk memenuhi aturan-aturan ini atau atas kelalaian terhadap setiap tindakan berjaga-jaga yang layak menurut kebiasaan pelaut atau oleh keadaan-keadaan khusus terhadap persoalan yang ada.

Berkaitan dengan hal yang telah disebutkan di atas maka, dalam melaksanakan tugas jaga haruslah dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab sebagaimana yang diatur dalam Collision Regulation

1972 tidak ada suatu apapun yang dapat membebaskan pertanggung jawaban apabila terjadi hal yang tidak diinginkan. Sehubungan dengan hal itu pengaturan mengenai jam kerja, jam jaga serta jam istirahat haruslah benar-benar diperhatikan sesuai yang diatur dalam STCW 1978 as amended in 1995 agar tidak timbul kelelahan terhadap petugas jaga.

## **F. Melaksanakan Tugas Jaga Navigasi**

1. Kewajiban perwira-perwira jaga navigasi :
  - a. Tidak boleh meninggalkan anjungan sebelum diganti.
  - b. Terus melaksanakan tanggung jawab walaupun Nahkoda ada di anjungan kecuali secara tegas Nahkoda mengambil alih.
  - c. Jika ragu-ragu terhadap apa yang dilakukan, segera memberitahu Nahkoda.
  - d. Selalu memeriksa haluan, posisi dan kecepatan dengan menggunakan setiap peralatan yang sesuai.
  - e. Mengetahui sepenuhnya letak semua alat-alat navigasi dan pengoperasiannya serta keterbatasan alat-alat tersebut.
  - f. Menggunakan peralatan navigasi seefektif mungkin.
  - g. Tidak boleh diberi tugas lain yang mengganggu keselamatan navigasi.
  - h. Jika menggunakan radar harus mengingat ketentuan-ketentuan Collision Regulation 1972 sehubungan dengan penggunaan radar.
  - i. Jika diperlukan tidak boleh ragu-ragu untuk menggunakan kemudi, mesin dan semboyan bunyi.
  - j. Mengetahui sifat olah gerak kapal, termasuk lingkaran putar dan jarak henti, serta menyadari bahwa kapal-kapal lain mempunyai sifat-sifat yang berbeda-beda.

- k. Mencatat semua kegiatan yang berkaitan dengan navigasi, harus merasa yakin bahwa keadaan tetap aman dan pengamatan tetap dilaksanakan.
  - l. Melakukan pengujian alat-alat sebelum terjadi sesuatu yang membahayakan dan sebelum sampai di tempat tujuan, juga sebelum kapal berangkat.
  - m. Melakukan pemeriksaan secara berkala terhadap kemudi otomatis atau kemudi tangan.
  - n. Kesalahan kompas standart diperiksa paling sedikit sekali selama periode jaga dan setiap perubahan haluan cukup besar.
  - o. Membandingkan kompas standart dan kompas gyro secara berkala.
  - p. Kemudi otomatis selalu diuji secara manual paling sedikit sekali selama periode jaga.
  - q. Lampu navigasi dan lampu-lampu lain selalu berfungsi dengan baik.
  - r. Peralatan komunikasi selalu berfungsi dengan baik.
  - s. Peralatan kendali, indicator-indikator selalu berfungsi dengan baik.
2. Perwira Tugas Jaga Navigasi harus selalu mematuhi SOLAS 1974 :
- a. Mempertimbangkan untuk menempatkan seseorang untuk mengganti kemudi otomatis dengan kemudi tangan dalam saat yang tepat untuk mencegah bahaya yang akan timbul.
  - b. Pada waktu menggunakan kemudi otomatis tidak boleh membiarkan berkembang sampai pada tingkat berbahaya sedangkan bantuan tidak dapat segera datang ke anjungan.
3. Perwira tugas jaga navigasi harus memberitahu Nahkoda apabila:
- a. Terjadi atau diperkirakan akan terjadi berkurangnya jarak tampak.

- b. Ada kapal lain yang pergerakannya memerlukan perhatian khusus.
- c. Sulit mempertahankan haluan yang benar.
- d. Tidak melihat benda darat atau bui atau terjadi kelalaian hasil pengukuran kedalaman air ( sounding ).
- e. Terjadi kerusakan mesin, telegraf, mesin kemudi, peralatan penting lainnya untuk navigasi, system alarm bahaya dan indicator- indikator.
- f. Peralatan komunikasi tidak berfungsi.
- g. Cuaca buruk yang mengakibatkan kemungkinan suatu kerusakan akan terjadi.
- h. Menemui bahaya navigasi misalnya gunung es atau kerangka kapal.
- i. Menghadapi setiap keadaan darurat.

#### **G. Tugas Jaga (Watch Keeping)**

Capt. E.W Manikome Sp -1. Dalam serial buku saku pelaut dari hasil penelitian pada korban akibat tubrukan di laut kandas dan sebagainya. Sering terungkap bahwa faktor penyebab utamanya adalah kegagalan untuk memelihara suatu tugas bernavigasi yang memadai, berbagai peraturan dan penyelesaian yang disetujui oleh para wakil dari Internasional Maritime Organization (IMO-Organisasi Maritim Internasional) dimaksudkan untuk membantu para pelaut dalam memenuhi tugas-tugas jaga mereka dengan seksama.

Sebagai dasar dari penjelasan tentang tugas jaga, dalam hal ini dikutip dari konvensi Internasional untuk Standard of Training Certification And Watch Keeping For Seafarers (STCW 1978, Amandemen 1995), suatu Badan Internasional yang paling berwenang untuk hal itu.

Adapun kutipan-kutipan itu termasuk :

1. Basic Principles To Be Observed In Keeping a Safe Navigation Watch (Prinsip-prinsip dasar yang harus dipatuhi dalam memelihara suatu tugas bernavigasi yang aman).
2. Recommendation On Operational Guidance For Officers In Charge Of Navigational Watch (Rekomendasi untuk pedoman operasional bagi para perwira yang bertanggung jawab atas tugas bernavigasi).
3. Recommendation of Principles and Operational Guidance Deck Officers In Charge of Watch in Port (Rekomendasi-rekomendasi atas pedoman prinsip-prinsip dan operasional bagi para perwira geladak kapal yang bertanggung jawab atas penjagaan Di pelabuhan).

#### **H. Tujuan Dari Tugas Jaga**

Tujuan dari tugas jaga dan checklist dari tugas jaga seorang perwira, dapat dibagi menjadi :

1. Masalah-masalah yang terjadi di lautan terbuka/laut lepas (open sea).
2. Masalah-masalah yang dapat diterapkan hanya di perairan-perairan terbatas (Restricted Waters).

#### **I. Menyiapkan dan Melakukan Tugas Jaga**

International Chamber of Shipping (ICS - Kamar Dagang Pelayaran Internasional) dan laporan Korban Navigasi No.15 Januari 1976 menyimpulkan berbagai hasil investigasi pada tingkat Internasional yang menyatakan bahwa dua faktor berikut kelihatannya merupakan penyebab-penyebab utama tubrukan dan kapal-kapal kandas yakni, kegagalan untuk memelihara kewaspadaan yang baik dan kelemahan pada organisasi anjungan.

Sebuah kutipan dari Kamar Dagang Pelayaran Kerajaan Inggris Analisa Korban No. 2 termasuk yang berikut tentang terpelihara suatu

pengawasan yang baik (Good Look Out) adalah pemeliharaan suatu pengawasan dan kewaspadaan yang terus menerus oleh Perwira Jaga adalah satu-satunya tindakan yang paling penting dalam menghindari bahaya navigasi.

Penjagaan dan pengawasan yang efisien harus diterjemahkan dengan pengertian yang lengkap, termasuk pokok-pokok berikut ini :

1. Suatu kewaspadaan yang tetap atau terus menerus di seluruh penjagaan secara visual untuk memberikan gambaran yang lengkap terhadap situasi saat ini, termasuk kapal-kapal dan tanda-tanda pantai di lingkungan itu agar tetap terpelihara.
2. Keharusan untuk mengawasi perubahan-perubahan cuaca, termasuk khususnya kejelasan pandangan (visibility).
3. Keharusan untuk mengamati gerakan-gerakan dan baringan dari kapal-kapal yang mendekat.
4. Keharusan untuk mengidentifikasi kapal dan lampu-lampu pantai dengan tepat.
5. Keharusan untuk mengamati dengan radar dan pengawasan juga terhadap perum gema.
6. Keharusan untuk memastikan dikendalikan dengan tepat dan perintah-perintah untuk jurumudi dilakukan dengan benar.

Kelemahan pada organisasi anjungan juga merupakan kegagalan umum pada banyak peristiwa, termasuk masalah-masalah sebagai berikut :

1. Menetapkan 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 nakhoda.
4. Menempatkan pengawasan pada tempat-tempat yang tinggi (atas anjungan).
5. Menempatkan jurumudi yang berpengalaman.

6. Merubah dari kemudi otomatis menjadi manual/tangan (merupakan tugas rutin).
7. Instruksi yang tepat untuk mengurangi kecepatan kapal apabila menghadapi pandangan yang terbatas.

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

Departemen Pelayaran & Perdagangan Kerajaan Inggris. Pemberitahuan No.M.854 berjudul "Navigation Safety" (Keselamatan Navigasi) yang kami kutip berikut ini menunjukkan suatu keseriusan pemerintah menghadapi masalah keselamatan di atas kapal.

#### **J. Persiapan-persiapan sebelum Melaksanakan Tugas Jaga**

Sesuai dengan SCTW 1995 sistem jaga harus dilaksanakan sedemikian rupa sehingga efisiensi bagi para perwira jaga tidak terhambat oleh kelelahan. Tugas-tugas harus diatur agar penjagaan pertama pada permulaan pelayaran dan istirahat jaga setelah itu secara memadai diistirahatkan dan yang sebaiknya memiliki kebugaran untuk tugas jaga berikutnya. Maksudnya yaitu jangan menempatkan penjagaan ganda dimana setelah jaga di deck selama 4 jam sewaktu bongkar dipelabuhan dan jika kapal berlayar pada saat jam jaganya harus diistirahatkan agar memiliki kebugaran dalam tugas jaga nantinya.

Sesuai dengan Code of Federal Regulations (Kode Peraturan Federal Amerika Serikat) Judul 46. Bagian 157.20-5(b) dan 157.20-10(a) tugas jaga tiga sistem meliputi semua perwira terdaftar dan mereka harus tidak diminta bertugas lebih dari 8 jam dalam satu hari, kecuali di bawah kondisi luar biasa.

Untuk kapal-kapal dagang saat ini. Kelelahan bisa merupakan suatu masalah, terutama untuk Muallim I yang bertugas jaga di atas kapal dengan tiga petugas bergiliran.

Perwira Jaga harus menyiapkan dirinya sendiri untuk penjagaan itu, dengan memikirkan bahwa persiapan sebelumnya yang tepat mencegah kinerja yang buruk.

Ia harus mengenal rencana dan peta pelayaran yang akan digunakan selama jaga empat jam. Perwira Jaga harus membaca dan menandatangani perintah-perintah jaga sebelum jaga pertamanya berada di ruang peta paling tidak 20 menit sebelum jaga dan mengenal peta yang akan digunakan. Jika tugas jaga malam hari, Perwira Jaga harus membaca serta menandatangani perintah malam dan memungkinkan waktu untuk penyesuaian penglihatan malam. Pergantian jaga harus lengkap sebelum hal itu diulangi. Hal ini secara resmi mentransfer jaga. Harus ada daftar periksa (check list) dimana para perwira yang bertugas dan menggantikan harus menandatangani.

#### **K. Pedoman Tentang Pelaksanaan Tugas Jaga**

1. Pedoman operasional ini dibawah ini harus dipertimbangkan oleh perusahaan-perusahaan, Nakhoda dan perwira-perwira tugasjaga.
2. Pedoman khusus yang diperlukan untuk kapal-kapal jenis tertentu atau untuk kapal-kapal yang bermuatan berbahaya, beracun atau mudah terbakar. Nakhoda harus memberi pedoman operasional untuk hal ini sepenuhnya.
3. Perwira-perwira tugas jaga harus selalu ingat, bahwa pelaksanaan tugas secara efisien adalah perlu demi keselamatan jiwa dan harta benda di laut dan untuk mencegah pencemaran lingkungan laut.

## **L. Penanganan Sumber Daya di Anjungan**

1. Perusahaan-perusahaan harus memberikan pedoman tentang prosedur-prosedur yang benar di anjungan, dan harus meningkatkan penggunaan daftar-daftar pemeriksaan (check list) yang sesuai bagi setiap kapal, dengan mempertimbangkan pedoman nasional dan internasional yang berlaku.
2. Perusahaan juga harus memberikan pedoman untuk para nakhoda dan perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi di setiap kapal, yang berkaitan dengan keharusan untuk terus menerus menilai ulang bagaimana sumber-sumber tugas jaga di anjungan dialokasikan dan digunakan, dengan berdasar pada prinsip-prinsip penanganan sumber-sumber anjungan berikut:
  - a. Sejumlah personel yang cukup untuk bertugas jaga dan untuk selalu melakukan tugas jaga untuk menjamin efektifitas pelaksanaan seluruh tugas.
  - b. Seluruh pesert jaga untuk tugas jaga navigasi harus juga memenuhi syarat sebagaimana mestinya, dan mampu melaksanakan tugas masing secara efisien dan efektif, atau perwira tugas jaga navigasi harus mempertimbangkan setiap batas kualifikasi para anggota yang ada, jika membuat keputusan-keputusan operasional dan tugas jaga navigasi.
  - c. Tugas-tugas harus diberikan secara jelas kepada setiap individu tertentu yang ada, yang harus memastikan bahwa dirinya memahami tanggung jawab yang diberikan.
  - d. Tugas-tugas harus dilaksanakan sesuai dengan urutan-prioritas yang jelas.
  - e. Tak seorangpun anggota tugas jaga navigasi diberi tugas melebihi kemampuannya, agar dapat melaksanakan tugas jaga secara efektif.

- f. Para individu selalu ditempatkan dalam tugas-tugas yang dapat dilaksanakannya secara paling efektif dan paling efisien, dan jika situasi memang mengharuskan, para individu juga harus ditempatkan pada lokasi-lokasi tugas lain.
- g. Anggota-anggota tugas jaga navigasi tidak boleh ditugaskan pada tugas-tugas atau lokasi-lokasi tugas lain sebelum perwira yang bertanggung jawab pada tugas jaga navigasi merasa pasti bahwa pengalihan tugas jaga ini akan dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.
- h. Alat dan peralatan yang perlu untuk pelaksanaan tugas secara efektif harus selalu tersedia bagi anggota-anggota tugas jaga navigasi yang sesuai.
- i. Komunikasi antara anggota tugas jaga navigasi harus jelas, cepat, dapat diandalkan dan berkaitan dengan tugas jaga yang ada.
- j. Aktivitas yang tidak perlu dan aktivitas yang menyimpang harus dihindari, dikurangi atau dihilangkan.
- k. Seluruh peralatan anjungan harus beroperasi secara benar, dan jika tidak, perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi harus mempertimbangkan setiap kemungkinan tidak berfungsinya peralatan yang bersangkutan, di dalam membuat keputusan.
- l. Seluruh informasi penting harus diperoleh, diproses dan diartikan, dan harus disampaikan kepada pihak-pihak yang memerlukan guna pelaksanaan tugas.
- m. Barang-barang yang tidak perlu tidak boleh ditempatkan di anjungan atau di setiap tempat tugas yang lain.
- n. Anggota-anggota tugas jaga navigasi harus selalu siap untuk mengambil langkah-langkah yang efisien dan efektif, sesuai dengan perubahan-perubahan situasi yang terjadi.

#### **M. Metode Alternatif Penerbitan Sertifikat-sertifikat**

Dalam revisi konvensi STCW 1978 (The Revised STCW Convention) mengizinkan para pemerintah, bila mereka memilihnya demikian, untuk menerbitkan sertifikat-sertifikat bagi para pelaut dengan memakai tata cara alternatif tidak semata-mata didasarkan pada pembagian divisi secara konvensional antara departemen dek dan mesin. Fleksibilitas tambahan ini dimaksudkan untuk menciptakan kesempatan-kesempatan merencanakan bentuk-bentuk yang lebih baik organisasi di kapal, memberikan kemudahan akan pembagian kembali dari pekerjaan selama periode-periode sibuk seperti halnya bilamana suatu kapal berada di pelabuhan, demikian juga untuk meningkatkan kemungkinan-kemungkinan bagi kemajuan karir di laut, mengizinkan penyimpangan dari jalur-jalur karir vertikal tradisional antara satu atau lainnya departemen-departemen kapal.

Pemikiran untuk menerbitkan bentuk-bentuk alternatif sertifikat telah dipermudah melalui pengesahan fungsi-fungsi yang berdiri sendiri, ditetapkan pada tingkat-tingkat tanggung jawab yang berbeda, sebagai cara yang paling logis dari pengelompokan bersama akan kompetensi-kompetensi berbeda yang memberikan kerangka kerja untuk penetapan dari standar-standar kompetensi baru dalam revisi konvensi.

Menyediakan perwira berkualifikasi penuh dalam semua fungsi-fungsi yang terdiri dari, apakah departemen dek atau mesin pada tingkat operasional (misalnya sebagai perwira junior atau di atasnya), para pemerintah akan diijinkan untuk menerbitkan sertifikat-sertifikat yang menyatakan kualifikasinya untuk melaksanakan satu atau lebih fungsi-fungsi dalam departemen lainnya. Dengan kata lain, untuk memenuhi syarat melaksanakan fungsi-fungsi secara individu pada suatu tingkat tanggung jawab tertentu dalam departemen kedua, tidak lagi diperlukan kualifikasi dalam semua fungsi-fungsi departemen.

Contohnya, seorang masinis junior atau seorang kepala kamar mesin juga dapat dianggap cakap untuk melaksanakan salah satu atau lebih fungsi-fungsi tambahan dalam departemen dek, seperti penanganan muatan dan penyimpanannya pada tingkat operasional. Sama halnya, seorang perwira dek dapat dianggap cakap untuk melaksanakan pemeliharaan dan perbaikan permesinan sebagai tambahan terhadap fungsi-fungsi yang membentuk departemen dek.

Revisi konvensi juga membenarkan fleksibilitas ekstra yang berhubungan dengan elemen-elemen biasa dari pelatihan dalam departemen dek dan mesin untuk para peserta latihan yang mencari kualifikasi dalam departemen kedua-duanya. Misalnya, duabelas bulan dinas di laut akan disyaratkan untuk seorang kandidat memenuhi kualifikasi sebagai seorang petugas jaga di dek dan mesin kedua-duanya. Walaupun demikian, revisi konvensi juga menetapkan prinsip-prinsip yang jelas mengatur penerbitan sertifikat-sertifikat alternatif termasuk :

1. Penerbitan sertifikat-sertifikat alternatif tidak akan digunakan sendirinya untuk.
  - a. mengurangi jumlah awak kapal di atas kapal.
  - b. Menurunkan integritas profesi atau pelaut-pelaut yang disebut "De Skill".
  - c. Membenarkan penugasan dari tugas-tugas perwira jaga mesin dan dek kepada pemegang sertifikat tunggal selama setiap jaga tertentu.
2. Personil yang memegang pimpinan akan diangkat sebagai nakhoda dan posisi atau hukum dan kewenangan dari nakhoda dan lain-lainnya tidak akan berlawanan dipengaruhi oleh implementasi dari setiap tata aturan untuk sertifikat alternatif.

## N. Kelelahan (*Fatigue*)

Capt. Yan Rusadi, M.Sc dan Anisah, MMTr dalam buku dinas jaga untuk mualim dan peraturan internasional tentang P2TL 1972 amandemen 1981, 1987, 1993, dan 2001 menjelaskan bahwa setiap orang yang akan diberikan tugas jaga sebagai mualim jaga atau kru kapal yang merupakan anggota jaga harus telah mendapatkan waktu istirahat sekurang-kurangnya 10 jam dalam periode 24 jam. Periode istirahat tersebut boleh terbagi tidak lebih dari dua bagian / periode periode namun salah satu periodenya tidak boleh kurang dari 6 jam.

Persyaratn periode istirahat diatas kapal dapat menyimpang dalam hal *emergency atau ada suatu latihan (drill)* atau dalam kondisi memaksa lainnya. Selain daripada itu yang telah dipersyaratkan diatas, dari 10 jam minimal yang dipersyaratkan, masih dapat dikurangi, namuntidak kurang dari 6 jam dan pengurangan itu tidak boleh melebihi dua hari dan dalam periode 7 hari sekurang-kurangnya diberikan waktu jam istirahat onboard telah ditingkatkan dari 70 jam menjadi 77 jam perminggu untuk bekerja di kapal yang layak.

Untuk mencegah terjadinya kelelahan perlu diperhatikan persyaratan periode istirahat, pekerjaan / kegiatan yang berlebihan hanya dapat dilakukan pekerjaan yang tidak dapat ditunda demi alasan keselamatan atau alasan lingkungan, atau untuk hal-hal yang diantisipasi sebelumnya pada saat kapal akan memulai pelayaran.

Meskipun tidak ada defenisi teknis tentang kelelahan secara universal, setiap orang yang terlibat dalam pengoperasian kapal harus waspada terhadap faktor – faktor yang dapat membuat terjadinya kelelahan dan mempertimbangkannya dalam mengambil keputusan dalam pengoperasian kapal.

Kebugaran untuk melaksanakan tugas jaga perlu mempertimbangkan hal – hal berikut :

1. Ketentuan tentang periode istirahat dalam mencegah terjadinya kelelahan sehingga tidak terjadinya jumlah jam kerja yang

berlebihan. Sisa waktu yang bukan untuk istirahat bukan berarti adalah waktu yang diperbolehkan seluruhnya untuk bertugas jaga atau tugas lainnya.

2. Lama dan frekuensi cuti serta pemberian kompensasi cuti adalah merupakan faktor – faktor dalam mencegah kelelahan.
3. Untuk kapal-kapal yang pelayaran yang berjarak pendek, ketentuan – ketentuan diatas dapat di buat tersendiri dalam penataan keselamatan.

## O. Kerangka Pikir

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



**P. Hipotesis**

Berdasarkan rumusan masalah, penulis merumuskan hipotesis yaitu diduga pelaksanaan dinas jaga di atas kapal belum terlaksana secara optimal.

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

#### **Jenis Penelitian**

Berdasarkan tujuannya, penelitian ini termasuk penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis dengan pendekatan induktif. Pendekatan induktif adalah cara analisis dari contoh-contoh kongkrit dan fakta-fakta diuraikan terlebih dahulu, baru kemudian dirumuskan menjadi suatu kesimpulan atau generalisasi. Proses dan makna lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta dilapangan. Selain itu landasan teori juga bermanfaat untuk memberikan gambaran umum tentang latar penelitian dan sebagai bahan pembahasan hasil penelitian.

#### **Definisi Operasional Variabel**

Penelitian ini terdapat dua variable penelitian, yaitu variabel bebas dan variabel terikat, adapun penjelasannya sebagai berikut :

1. Variabel Bebas (variabel independen)

Variabel bebas atau variabel independen adalah variabel yang mempengaruhi variabel terikat atau variabel dependen. Dengan kata lain, variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi. Jadi bisa disimpulkan bahwa variabel bebas pada penelitian ini adalah prosedur, peralatan dan personil pelaksanaan dinas jaga di kapal terhadap implementasi STCW 1978 amandemen 2010.

2. Variabel Terikat (variabel dependen)

Variabel terikat merupakan variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat karena adanya variabel bebas. Variabel terikat pada penelitian ini adalah upaya pelaksanaan dinas jaga laut.

## **A. Populasi dan Sampel**

### 1. Populasi

Dalam suatu penelitian, populasi yang dipilih mempunyai hubungan yang erat dengan masalah yang diteliti. Populasi adalah jumlah keseluruhan unit analisis yang ciri – cirinya akan diduga. Adapun populasi dalam penelitian ini adalah merupakan keseluruhan bagi crew yang bekerja di atas kapal.

### 2. Sampel

Sampel adalah bagian dari populasi atau bagian dari karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Adapun sampel dalam penelitian ini adalah untuk dijadikan responden adalah muallim atau perwira jaga yang melaksanakan dinas jaga di atas kapal.

## **Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian**

### 1. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan untuk dapat memberikan informasi yang sesuai dengan yang diperlukan agar dapat menjelaskan dan memecahkan masalah yang diteliti adalah sebagai berikut:

#### a. Metode Wawancara (*interview*)

Metode wawancara adalah metode pengumpulan data dengan cara tanya jawab secara langsung mengenai gambaran umum dan masalah yang berhubungan dengan pokok masalah penelitian kepada orang yang berwenang untuk menggunakan data – data tersebut.

#### b. Studi Pustaka

Studi pustaka yaitu dengan mengolah data yang telah diperoleh dengan menyesuaikan literatur yang didapat dari bangku kuliah serta buku – buku dari perpustakaan.

### c. Observasi

Dalam menggunakan observasi, cara yang paling efektif adalah melengkapinya dengan format atau blangko pengamatan sebagai instrumen pengamatan sebagai instrumen pertimbangan kemudian format yang disusun berisi item – item tentang kejadian atau tingkah laku yang digambarkan. Dari peneliti ini berpengalaman diperoleh suatu petunjuk bahwa mencatat data observasi bukanlah sekedar mencatat, tetapi juga mengadakan pertimbangan kemudian mengadakan penilaian kepada skala bertingkat.

Untuk metode pengumpulan data yang dipakai oleh penulis adalah metode wawancara (interview) dimana penulis mengumpulkan data – data dengan cara tanya jawab langsung dengan pihak yang memegang sumber data untuk mengetahui gambaran umum dan data – data yang berhubungan langsung dengan pokok masalah penelitian.

## 2. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat bantu yang dipilih dan digunakan oleh peneliti dalam kegiatan mengumpulkan agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan dipermudah olehnya. Instrumen pengumpulan data adalah cara – cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data.

Instrument penelitian dalam teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

- a. Metode pengamatan (observasi) disertai dengan wawancara mendalam, dimana metode pengumpulan data ini mengobservasi masalah penelitian serta wawancara secara mendalam dengan narasumber yang terjun langsung dalam masalah yang diteliti.
- b. Metode dokumentasi, dimana pengumpulan data berbentuk tabel.

## **B. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis yang akan dipergunakan dalam penyelesaian hipotesis ini adalah :

Analisis deskriptif, yaitu suatu pemaparan dan uraian suatu objek permasalahan yang dilengkapi data yang diperoleh secara langsung dari tempat penelitian. Metode ini di gunakan untuk menjelaskan secara rinci data yang diperoleh dengan tujuan untuk memberikan solusi mengenai permasalahan yang timbul yang berhubungan dengan materi pembahasan yang dalam penelitian ini membahas tentang pelaksanaan dinas jaga di kapal terhadap implementasi STCW 1978 Amandemen 2010.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN**

#### **A Deskripsi Hasil Analisis Data**

Pada saat penulis mengambil data di atas kapal mengenai pelaksanaan dinas jaga di KM. Permata Cinta ditemui masih terdapat kekurangan-kekurangan yang dimiliki oleh ABK diantaranya pada saat akan melaksanakan tugas jaga, disini terlihat dengan jelas bahwa pemahaman ABK tentang pelaksanaan tugas jaga masih kurang sehingga pelaksanaan tugas dan tanggung jawab itu tidak terlaksana dengan sesuai dengan prosedur STCW 1995 chapter VIII. Dalam pengambilan data tersebut, penulis mengambil sampel pada saat pelaksanaan tugas jaga di atas kapal, disini terlihat dengan jelas bahwa perwira dan ABK terkadang sibuk dengan urusan lain dianjung sampai tidak melakukan pengamatan dengan baik pada saat melaksanakan tugas jaga.

Berdasarkan pada hasil pengamatan dan pengambilan data yang ada maka penulis mengambil suatu analisa yang berpatokan pada data tersebut yaitu ada beberapa ABK belum memahami secara pasti tentang pelaksanaan dinas jaga di atas kapal yang sesuai dengan SCTW 1995 chapter VIII.

Dengan adanya data yang didapat penulis dari hasil pengamatan / pengambilan data maka untuk meningkatkan pemahaman akan pelaksanaan tugas jaga di atas kapal maka perwira / ABK seharusnya mengetahui hal apa saja yang akan dilakukan sebelum melaksanakan tugas jaga.. Dengan adanya pengetahuan dan pemahaman yang dimiliki oleh ABK maka pelaksanaan tugas jaga akan berjalan sesuai dengan aturan yang berlaku.

Adapun hasil-hasil yang diperoleh oleh penulis ketika melaksanakan praktek laut diatas kapal dan meninjau secara langsung akan proses dari seorang pekerja diatas kapal adalah sebagai berikut :

1. Beberapa kru yang tidak disiplin dalam menjalankan tugasnya sehingga tidak menerima tugas jaga itu dengan baik dan hasilnya perwira atau kru lain yang bertugas untuk mengganti ikut untuk tidak tepat waktu. Hal ini sangat jelas terlihat oleh para perwira dan anak buah kapal setiap kali sering melaksanakan tugas jaga atau selesai bekerja tidak melaksanakan serah terima dinas jaga itu dengan baik dan benar karena kepikiran untuk ingin selalu menghabiskan waktu dengan bersantai dan kumpul bersama di *messroom*.

Sehingga waktu yang seharusnya digunakan untuk beristirahat dengan memejamkan mata diruangan sendiri terbuang dan akhirnya pada saat jam kerja atau waktu untuk berdinas jaga dimulai jadi terkendala. Ini terjadi karena tidak adanya manajemen waktu yang diterapkan oleh kru yang bekerja diatas kapal. Selain karena tidak adanya perhatian dari perusahaan, juga karena tidak adanya kesadaran pribadi dari setiap anak buah kapal akan aturan berdinas jaga diatas kapal.

2. Jam istirahat untuk ABK yang masih belum sesuai dengan ketentuan jam istirahat untuk buruh yang bekerja diatas kapal bahkan terkadang melampaui jam kerja yang sangat signifikan. Hal ini dapat terlihat ketika perwira yang melakukan dinas jaga dianjurkan seringkali melakukan *overtime* pada jam-jam yang sebenarnya dilakukan untuk istirahat sehingga kemudian jam kerja daripada perwira tersebut sangat banyak dan menyebabkan kelelahan. Selain daripada bukti tersebut, untuk buruh yang bekerja digeladak terkadang juga harus menambah

jam kerjanya untuk mencapai target padahal aturan daripada jam kerja itu sendiri telah diatur didalam MLC.

Selain daripada itu, setiap buruh atau anak buah diatas kapal yang bekerja dengan porsi kerja yang telah ditentukan sesuai dengan aturan *maritime labour convention* harus mengikuti aturan-aturan yang telah berlaku bahkan hal ini menjadi pemicu setiap buruh atau anak buah kapal yang bekerja diatas kapal. Setiap buruh yang bekerja diatas kapal telah ditentukan masing-masing jam kerja dan istirahat daripada buruh tersebut yang telah ditetapkan dalam aturan berdinis jaga dan tentunya sesuai dengan harapan dari para pekerja untuk mencapai tingkat kesejahteraan bekerja diatas kapal. Begitupun dengan hak-hak yang harus didapatkan dari perusahaan.

3. Lambatnya pemasukan barang-barang (provisions/amprahan) dari perusahaan keatas kapal sehingga alat-alat navigasi yang sifatnya harus diperbaharui jadi terkendala dan berakibat pada menurunnya minat dari kru untuk bekerja secara optimal. Hal ini terbukti pada saat akan dilakukan pembaharuan akan alat-alat navigasi yang sifatnya *upgrade* harus tertunda karena tidak adanya barang dari perusahaan kemudian tidak tersedianya barang-barang tersebut ikut mempengaruhi semangat kerja dari pada kru diatas kapal.

Selain itu, dapat juga terlihat pada buruh yang bekerja digeladak, ingin melakukan *painting* pada area-area tertentu diatas kapal namun karena alat dan perlengkapan tidak memadai akhirnya pekerjaan menjadi terkendala. Hal ini berdampak pada kinerja daripada para anak buah kapal yang menjadi bagian dari penyemangat kerja para buruh dan alhasil mereka semua tidak dapat bekerja dengan baik sesuai ketetapan yang ada. Bahkan terkadang ini seringkali menjadi

penyebab para anak buah kapal ber malas-malasan di atas kapal. Dan alhasil tingkat kesejahteraan daripada para pekerja di atas kapal itu sendiri tidak tercapai.

## **B. Pembahasan Hasil Penelitian**

Untuk meningkatkan pengetahuan setiap anak buah kapal mengenai dinas jaga dalam pelaksanaannya, maka setiap perwira dek dan ABK hendaknya benar-benar memahami dan mengikuti setiap petunjuk pelaksanaan pada tugas jaga sesuai dengan STCW 1995 chapter VIII. Dengan hal ini ABK yang berkepentingan harus dibekali dengan keterampilan dan kecakapan sebelum naik kapal maka anak buah kapal khususnya yang belum pernah mengikuti keterampilan untuk berjaga harus mengikuti kursus-kursus dan latihan pada diklat yang menyelenggarakan kursus tersebut.

Supaya pengetahuan itu lebih bermanfaat maka di atas kapal harus diadakan pembimbingan atau pengenalan terhadap semua kru kapal khususnya bagi mereka yang belum mengetahui tanggung jawabnya dalam melaksanakan suatu tugas jaga yang baik.

Untuk itu pada pembahasan masalah ini penulis menuangkan pengalaman/pengetahuan yang didapat selama melakukan praktek layar di atas kapal kepada para pembaca yang masih awam tentang pelaksanaan tugas jaga, sebagai tambahan ilmu pengetahuan selain yang diperkenalkan oleh para dosen tentang hal tersebut.

Adapun hal-hal yang menjadi pokok pembahaasan dalam hal ini dan yang perlu kita ketahui yaitu :

## 1. Serah Terima Tugas Jaga

Dalam melaksanakan serah terima jaga seorang perwira pengganti harus mengerjakan :

- a. Perwira jaga harus menjamin bahwa anggota-anggota tugas jaga yang membantunya sepenuhnya mampu menjalankan tugas-tugas khususnya sehubungan dengan alat-alat navigasi dianjung kemudian penyesuaian diri dengan pandangan di malam hari. Perwira pengganti tidak boleh mengambil alih tugas jaga sebelum daya pandangnya sepenuhnya telah menyesuaikan dengan kondisi cahaya yang ada.
- b. Sebelum mengambil alih tugas jaga, perwira pengganti harus mendapatkan kepastian tentang posisi yang sebenarnya atau posisi duga kapal, dan harus mendapat kejelasan tentang haluan dan kecepatan kapal. Pengendalian UMS (*Unmanned Machinery Space*) dan harus mencatat setiap kemungkinan bahaya navigasi selama tugasnya.
- c. Perwira pengganti harus memperoleh kepastian dalam hal (night master order) kemudian terkait masalah kecepatan kapal).

2. Setiap anak buah kapal yang bekerja diatas kapal harus mengetahui jam kerja atau *running hours* dan jam istirahat atau *rest hours* diatas kapal. Kemudian harus betul-betul melaksanakan dinas jaga itu dengan baik dan penuh rasa tanggung jawab. Karena dengan adanya ketidak disiplin dari perwira pengganti sehingga berimbas pada *running hours* atau jam kerja dari juru mudi dan taruna praktek yang harus mengganti perwira jaga saat itu.

Dalam Chapter VIII STCW 1995 section A-VIII / 1, kemampuan untuk bertugas :

- a. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dari suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- b. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- c. Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.
- d. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tetapi metode minimum 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 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
- e. Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

Dalam Chapter VIII STCW 1995 Section B-VIII / 1, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan :

- a. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, "sesuatu kegiatan yang mendesak" harus hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.

- b. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat di dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas) faktor-faktor yang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan jika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan pengoperasian kapal.
- c. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut harus diperhatikan:
  - 1.) Ketentuan-ketentuan yang dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau masuk akal tidak akan diterapkan di dalam section A-VIII/1 secara khusus, tidak boleh diartikan bahwa jam-jam kerja yang selebihnya dapat dicurahkan pada tugas jaga atau tugas-tugas lain.
  - 2.) Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan faktor-faktor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.
  - 3.) Ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.
  - 4.) Pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang terkait.

Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah-

pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

4. Perusahaan sebagai penyedia jasa pelayanan untuk kesejahteraan kru harus selalu dijaga demi lancarnya operasi pada setiap kapal dari perusahaan tersebut. Karena bagaimana pun tentunya perusahaan dalam hal ini sebagai penanggung jawab besar demi kenyamanan kru yang bekerja diatas kapal. Jadi bagaimana mungkin perusahaan pelayaran dalam hal ini sebagai penanggung jawab terbesar tidak melaksanakan tugasnya maka untuk setiap kru harus meminta hak nya atas apa yang dikerjakan, karena bagaimanapun besarnya suatu perusahaan pelayaran itu tergantung dari para pekerjanya diatas kapal dan operasional kapal dari perusahaan tersebut. Lambatnya pemasukan barang-barang (provisions/amprahan) dari perusahaan keatas kapal sehingga alat-alat navigasi yang sifatnya harus diperbaharui jadi terkendala dan berakibat pada menurunnya minat dari kru untuk bekerja secara optimal.

Hal ini terbukti pada saat akan dilakukan pembaharuan akan alat-alat navigasi yang sifatnya *upgrade* harus tertunda karena tidak adanya barang dari perusahaan kemudian tidak tersedianya barang-barang tersebut ikut mempengaruhi semangat kerja dari pada kru diatas kapal. Selain itu, dapat juga terlihat pada buruh yang bekerja digeladak, ingin melakukan *painting* pada area-area tertentu diatas kapal namun karena alat dan perlengkapan tidak memadai akhirnya pekerjaan menjadi terkendala. Hal ini berdampak pada kinerja daripada para anak buah kapal yang menjadi bagian dari penyemangat kerja para buruh dan alhasil mereka semua tidak dapat bekerja dengan baik sesuai ketetapan yang ada. Bahkan terkadang ini seringkali menjadi penyebab para anak buah kapal ber malas-malasan

diatas kapal. Dan alhasil tingkat kesejahteraan daripada para pekerja diatas kapal itu sendiri tidak tercapai.

## **BAB V**

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Simpulan**

Dalam pelaksanaan tugas jaga di anjungan untuk mencapai hasil yang maksimal diperlukan kerja keras dan disiplin, kerana dengan hal tersebut dijaga maka pelaksanaan tugas jaga di anjungan tersebut dapat berjalan dengan lancar yang di dukung oleh kemantapan kinerja yang dimiliki kru kapal dalam melakukan sesuai dengan prosedur – prosedur yang sudah di tentukan. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah, maka penulis menarik kesimpulan :

1. Pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di KM. Permata Cinta 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.
2. Penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di KM. Permata Cinta adalah harus digunakan semaksimal mungkin yaitu salah satunya dengan menggunakan radar untuk pengamatan target yang dianggap mempunyai potensi berbahaya terhadap keselamatan dan alat-alat navigasi lain yang berguna untuk mencegah terjadinya tubrukan serta cek secara berkala kondisi alat-alat navigasi tersebut agar siap sedia digunakan dalam kondisidarurat dinas jaga.

3. Upaya untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan dalam keadaan darurat dinas jaga adalah dengan berpedoman pada sijiil keadaan darurat serta infokan ke kapten segera dan kendali dalam bernavigasi segera diambil alih oleh kapten.

## **B. Saran**

Setelah membahas fakta - fakta dari permasalahan yang telah dibahas ada beberapa saran yang perlu untuk diutarakan agar selama pelaksanaan tugas jaga diatas anjungan dapat berjalan dengan baik, saran-saran tersebut adalah :

1. Jadwal dinas jaga yang telah dibuat harus dilaksanakan secara disiplin agar petugas jaga tidak kehilangan haknya untuk beristirahat. Untuk melayarkan kapal secara aman kru kapal diharapkan memahami dan mematuhi peraturan-peraturan baik secara nasional (Undang-Undang) maupun internasional (*Collision Regulation 1972 & STCW 1978 as amended in 2010*) yang berlaku untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan.
2. Mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi untuk mendeteksi sedini mungkin adanya bahaya tubrukan serta mengambil keputusan yang tepat. Kecakapan dalam mengoperasikan peralatan tersebut diperlukan agar dalam pelayaran dapat tercipta keselamatan dalam pelayaran.
3. Mengimplementasikan SMS(*Safety Management System*) diatas kapal. Pelaksanaan SMS harus dilaporkan ke perusahaan. Agar komunikasi antara ABK dan perusahaan bisa terjalin dengan baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- AMSA, 2012. *Watchkeeping Standads (Including 2010 Manila Amandements)*.Australia:Canberra ACT
- AJ Swift MNI, Capt, 1993. *Bridge Team Management*.London: The Nautical Institute
- Bridge Procedur Guide ( Third Edition 1998 ), *International Chamber Of Shipping*. London: Marisec Publications.
- E.W.Menikome,Capt, 2008. *Seri Buku Pelaut Tugas Jaga (Watch Keeping)* Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- Embarkment, Albert, 2004. *SOLAS (Consolidated Edition 2004)*, London : International Maritime Organization.
- Istopo,Capt, 1972. *Peraturan Pencegahan Tubrukan DiLaut*.
- Matt.(2012).*Keselamatan pelayaran kapal* (online).  
<http://ftkceria.wordpress.com/2011/11/26/keselamatan-pelayaran-kapal/>. Diakses Pada Tanggal 20 Maret 2013.
- Moleong, Lexy J,2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- Moses.(2011).*STCW 2 010 Amandemen dari konvensi STCW 1978 telah disahkan* (online).<http://www.maritimeworld.web.id/2011/01/stcw-2010-amandemen-dari-konvensi-stcw.html>.  
Diakses Pada Tanggal 21 April 2013.
- Notifikasiku.(2012). *InilahKronologidanPenyebabKandasnya Costa Concordia* (online).<http://notifikasiku.blogspot.com/2012/01/inilah-kronologi-dan-penyebab-kandasnya.html>  
Diakses Pada Tanggal 21 April 2013.
- Tim Penyusun Bahasa Indonesia.1989. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*.Jakarta:Depdikbud Balai Pustaka.
- Widarbowo, D. (2020). Analisis Pemanfaatan Waktu Istirahat Terhadap Kelelahan (Fatigue) Pada Awak Kapal. *Venus*, 8(1), 90-103.  
<http://jurnal.pipmakassar.ac.id/index.php/vns/article/view/276>

## RIWAYAT HIDUP

**RIDWAN MUHAEMIN RAMLI**, lahir pada tanggal 24 April 1997 di Kota



Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. Anak Keempat dari empat bersaudara dari pasangan Bapak Drs. Ramli Radja dan Ibu Dra. Hj. Nurhaeni Mallimpo.

Penulis menyelesaikan pendidikan di SDN Pertiwi Kota Makassar pada tahun 2009, kemudian menyelesaikan pendidikan di SMPN 6 Kota Makassar pada tahun 2012, setelah itu penulis melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 1 Kota Makassar jurusan ilmu pengetahuan alam (IPA) dan menyelesaikannya pada tahun 2015.

Pada tahun 2016 penulis memilih melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar angkatan XXXVII dan mengambil jurusan Nautika. Kemudian pada semester V dan VI penulis melaksanakan Praktek laut di kapal KM. Permata Cinta milik perusahaan PT. Persada Nusantara Tangguh dari tanggal 02 Juli 2019 sampai 10 Juli 2020 .Setelah itu penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan pada semester VII dan VIII. Pada tahun 2021 penulis telah menyelesaikan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.