

## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

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

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

Dinas jaga adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah bertugas menjaga keselamatan dan keamanan lingkungan sekitar.

Menurut Branch (1995: 114), dinas jaga adalah tanggung jawab untuk kegiatan keamanan di pelabuhan atau dermaga atau tempat-tempat lain untuk mencegah atau meminimalkan resiko dari pencurian atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu<sup>(2)</sup>.

Dari definisi di atas pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.

##### **2. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga**

- a. Tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga di pelabuhan (*watch keeping on the port*) menurut Tim Penyusun Buku Dinas Jaga Program Diklat ANT-III, Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang (2002: 16), Mualim Jaga diharuskan untuk selalu berada di kapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh Juru Mudi atau Panjarwala secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab Perwira Jaga pelabuhan :

---

<sup>(2)</sup> Branch, 1995, "Dictionary Of Shipping International Business Trade Terms And Abbreviations", London.

1) Menjaga keamanan kapal :

- a) Pencurian.
- b) Hanyut.
- c) Kandas.
- d) Kebakaran dan lain-lain.

2) Menjalankan perintah Nakhoda :

- a) *Standing Orders.*
- b) Menjalankan *stowage plan* sesuai dengan rencana.
- c) Mematuhi peraturan pelabuhan setempat.
- d) Mematuhi peraturan perusahaan dan kapal.

3) Menjalankan peraturan dan tugas yang berlaku :

- a) Pemasangan penerangan.
- b) Ikut membantu mencegah polusi air atau udara.
- c) Memasang bendera atau semboyan.
- b. Tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga saat kapal sandar di pelabuhan atau terikat di pelampung kepil :

  - 1) Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada bagian-bagian kapal.
  - 2) Memperhatikan pasang surut air pelabuhan.
  - 3) Memperhatikan tangga, *tross-tross*, serta memasang *rat guard* pada tali kepil.
  - 4) Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
  - 5) Membaca *draft* dan mencatat *ship's condition*.

- 6) Mencegah polusi air maupun udara.
- 7) Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.
- c. Tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga saat kapal bongkar muat :
  - 1) Membaca *stowage plan* muatan yang dimuat dan dibongkar, memperhatikan azas-azas pemuatan.
  - 2) Mengontrol bekerjanya peralatan bongkar muat.
  - 3) Membaca *draft* dan *ship condition*.
  - 4) Meronda keliling sehubungan dengan *stowage*, tali maupun pemasangan alat-alat keselamatan seperti jala-jala/separasi dan lain-lain<sup>(3)</sup>.
- d. Tugas dan tanggung jawab Perwira Jaga dalam perlindungan lingkungan laut, menurut Tim Penyusun Buku Dinas Jaga Program Diklat ANT-III, Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Semarang (2002: 08) :
  - 1) Setiap anggota tugas jaga harus memahami dan menyadari sepenuhnya, akibat yang timbul apabila terjadi pencemaran.
  - 2) Untuk itu harus mengambil setiap tindakan pencegahan terhadap terjadinya pencemaran.
  - 3) Tindakan pencegahan mengacu pada peraturan-peraturan internasional dan peraturan nasional / peraturan setempat yang berlaku<sup>(4)</sup>.

---

<sup>(3)</sup> Tim PIP Semarang, 2002, Dinas Jaga Program Diklat Ketrampilan ANT-III, Semarang: PIP Semarang.

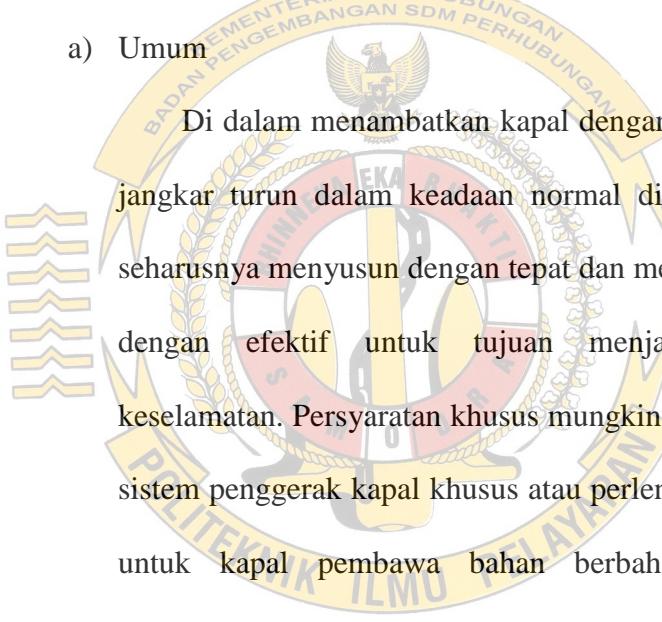
<sup>(4)</sup> Tim PIP Semarang, 2002, Dinas Jaga Program Diklat Ketrampilan ANT-III, Semarang: PIP Semarang.

### 3. Pelaksanaan Dinas Jaga Di Kapal

a. Menurut *International Maritime Organization Publication* (2011: 264), dalam pelaksanaan dinas jaga di pelabuhan harus memperhatikan prosedur-prosedur dalam dinas jaga yang sudah diatur dalam *A-Standart Trainning Certification and Wacth Keeping (STCW) 2010* bagian 5 tentang tugas jaga di pelabuhan :

1) Prinsip penerapan untuk semua tugas jaga.

a) Umum



Di dalam menambatkan kapal dengan aman atau aman saat jangkar turun dalam keadaan normal di pelabuhan, Nakhoda seharusnya menyusun dengan tepat dan melaksanakan tugas jaga dengan efektif untuk tujuan menjaga keamanan atau keselamatan. Persyaratan khusus mungkin dibutuhkan untuk tipe sistem penggerak kapal khusus atau perlengkapan tambahan dan untuk kapal pembawa bahan berbahaya, membahayakan, beracun atau bahan yang mudah terbakar atau jenis khusus dari muatan.

b) Rencana Tugas Jaga

Rencana untuk penjagaan dek ketika kapal di pelabuhan seharusnya dilaksanakan setiap waktu dengan cukup memadai untuk :

- i. Menjamin keselamatan hidup, kapal, pelabuhan, dan lingkungan, dan pelaksanaan yang aman untuk semua mesin yang terkait untuk kegiatan operasi muatan.
  - ii. Peraturan internasional, nasional dan peraturan lokal.
  - c) Nakhoda seharusnya memutuskan komposisi dan waktu jaga dek berdasarkan kondisi tambatan, jenis kapal dan jenis tugas.
  - d) Jika Nakhoda menganggap perlu, seorang Perwira yang memenuhi syarat seharusnya diperintah untuk jaga dek.
  - e) Keperluan perlengkapan seharusnya disusun secara rapi untuk menghasilkan tugas jaga yang tepat.
- 2) Mengambil alih tugas jaga.
- a) Perwira yang bertanggung jawab di dek atau mesin seharusnya tidak menyerahkan tugas jaga untuk Perwira yang tidak siap melaksanakan tugas jaga dengan baik, dalam hal ini Nakhoda dan KKM harus diberitahu. Penyerahan tugas jaga Perwira Dek atau Perwira Mesin seharusnya menjamin bahwa seluruh awak kapal dapat mempelihatkan jika tugas jaga mereka berjalan secara efektif.
  - b) Jika, penyerahan tugas jaga dek atau tugas jaga mesin yang penting sedang dilakukan maka harus dijaga oleh Perwira Jaga kecuali bila diperintah oleh Nakhoda atau KKM<sup>(5)</sup>.

---

<sup>(5)</sup> International Maritime Organization (IMO), 2011, *International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, London : IMO Publication.

- b. Menurut *International Maritime Organization Publication* (2011: 351), dalam pelaksanaan tugas jaga Nakhoda harus memperhatikan kebugaran crew kapal. Dalam *A-Standart Trainning Certification and Watch Keeping (STCW) 2010* Bab VIII bagian A-VIII/1 telah diatur tentang kebugaran saat dinas jaga :
- 1) Negara harus memperhitungkan bahaya yang ditimbulkan oleh kelalaian dari pelaut, terutama mereka yang tugasnya melibatkan operasi keselamatan dan keamanan dari kapal.
  - 2) Semua orang yang mengemban tugasnya sebagai Petugas Jaga yang bertanggung jawab atas pekerjaan atau sebagai bagian yang membentuk bagian dari pekerjaan dan mereka yang tugasnya ditunjuk melibatkan keselamatan. Pencegahan polusi dan keamanan harus dilengkapi dengan waktu istirahat yang tidak kurang dari :
    - a) Minimal 10 jam istirahat dalam jangka waktu 24 jam.
    - b) 77 jam dalam waktu 7 hari.
  - 3) Jam istirahat dapat dibagi menjadi tidak lebih dari 2 periode, salah satunya tidak lebih dari 6 jam panjang dari jarak antara periode berturut-turut istirahat tidak melebihi 14 jam.
  - 4) Persyaratan untuk waktu istirahat yang ditetapkan dalam ayat 2 dan ayat 3 tidak perlu dipertahankan dalam keadaan darurat atau dalam kondisi operasional utama lainnya. Pemadam kebakaran dan latihan

sekoci ditentukan oleh undang-undang dan peraturan nasional dan oleh instrumen internasional, harus dilakukan dengan cara yang meminimalkan gangguan waktu istirahat dan menyebabkan kelelahan.

- 5) Negara harus mesyaratkan bahwa jadwal jaga diposting dimana mereka dapat dengan mudah diakses. Jadwal jaga ditetapkan dalam format standar dalam bahasa kerja atau bahasa kapal.
- 6) Ketika pelaut dalam panggilan, seperti ketika ruang mesin tanpa pengawasan. Pelaut harus memiliki waktu istirahat untuk kompensasi memadai. Jika periode normal terganggu oleh panggilan keluar untuk bekerja.
- 7) Negara harus mensyaratkan catatan harian pelaut dalam format yang telah distandardkan, dalam bahasa kerja atau bahasa kapal untuk memungkinkan pemantauan dan verifikasi sesuai dengan ketentuan dari bagian ini. Pelaut akan menerima salinan catatan yang berkaitan dengan mereka, yang harus disahkan oleh Nakhoda atau yang diberi kewenangan oleh Nakhoda.
- 8) Tidak ada dalam bagian ini akan merugikan hak dari Nakhoda untuk dibutuhkan pelaut dalam melakukan setiap jam kerja yang digunakan untuk keselamatan kapal, orang dikapal dan muatan dikapal atau untuk tujuan memberikan bantuan pada kapal lain atau

bahaya dilaut. Nakhoda dapat menangguhkan jadwal jam jaga atau istirahat dan membutuhkan pelaut untuk melakukan setiap jam kerja yang diperlukan sampai situasi normal. Segera mungkin setelah situasi normal telah dipulihkan, Nakhoda harus memastikan bahwa setiap pelaut yang telah melakukan pekerjaan diwaktu istirahat, disediakan dengan periode istirahat yang cukup.

- 9) Pihak dapat memberikan pengecualian dari jam yang diperlukan istirahat dalam ayat 2.2 dan 3 diatas asalkan waktu istirahat tidak kurang dari 70 jam dalam jangka waktu 7 hari. Pengecualian dari periode istirahat mingguan yang ditentukan dalam ayat 2.2 tidak diperkenankan selama lebih dari 2 minggu berturut-turut. Jarak antara 2 periode pengecualian di papan tidak kurang dari 2 kali durasi pengecualian.
  - 10) Setiap negara harus menetapkan, untuk tujuan mencegah penyalahgunaan alkohol mengarah ke batas tidak lebih besar dari 0,5 % tingkat alkohol darah (BAC) atau 0,25 mg/l alkohol dalam nafas<sup>(6)</sup>.
- c. Ada 5 tema (klausul) yang dibahas dalam MLC 2006 yang berisi persyaratan-persyaratan yang kesemuanya dibuat untuk melindungi hak pelaut. Salah satunya adalah kondisi kerja, klausul ini mengatur tentang kontrak, gaji, dan kondisi kerja pelaut selama di kapal. Ini mencakup

---

<sup>(6)</sup> International Maritime Organization (IMO), 2011, *International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers*, London : IMO Publication.

kontrak yang jelas, waktu istirahat, hak cuti, pemulangan ke negara asal, dan sebagainya. Ringkasnya adalah sebagai berikut :

- 1) Kontrak Kerja : Kontrak harus jelas, legal, dan mengikat.
- 2) Gaji : Pelaut Gaji harus dibayar sekurang-kurangnya setiap bulan dan harus ditransfer secara berkala ke keluarga bila dibutuhkan.
- 3) Waktu Istirahat : Waktu istirahat harus diterapkan sesuai dengan Peraturan negara yang berlaku . Maksimal jam kerja adalah 14 jam dalam sehari atau 72 jam dalam seminggu atau jam istirahat minimal adalah 10 jam dalam sehari atau 77 jam dalam seminggu. Selanjutnya waktu istirahat tidak boleh dibagi menjadi lebih dari 2 periode dimana setidaknya 6 jam waktu istirahat harus diberikan secara berurutan dalam satu dari dua periode.
- 4) Cuti : Pelaut memiliki hak cuti tahunan serta cuti di daratan.
- 5) Pemulangan : Pemulangan pelaut ke negara asalnya haruslah gratis
- 6) Kandas / Hilang : Bila kapal hilang atau kandas, pelaut memiliki hak pesangon
- 7) Karir : Setiap kapal harus punya jenjang karir yang jelas<sup>(7)</sup>.

- c. Jika dipertimbangkan perlu oleh Nakhoda, seorang Petugas Jaga yang memenuhi syarat harus bertanggung jawab dalam tugas jaga dek pada jam jaga ataupun pada saat menggantikan Petugas Jaga lain yang berhalangan melaksanakan tugas jaga. Dan dalam melaksanakan tugas

---

<sup>(7)</sup> [http://konsulaniso.web.id/maritim-labour-convention-mlc-2006/pengantar-maritim-labour-convention-mlc-2006/](http://konsultaniso.web.id/maritim-labour-convention-mlc-2006/pengantar-maritim-labour-convention-mlc-2006/)

jaga harus dilakukan dengan sebaik-baiknya dan penuh dengan rasa tanggung jawab.

- d. Peralatan yang perlu, harus diatur sedemikian rupa dan dalam kondisi yang bagus untuk menghasilkan tugas jaga yang efisien dan efektif sehingga tugas jaga berjalan lancar.

#### **4. Kerjasama dan Kinerja Tugas Jaga**

Setiap Perwira Jaga mempunyai tugas dan tanggung jawab yang besar, yang harus dipikul hingga jam jaganya usai. Perwira Jaga harus mampu memimpin anak buahnya dalam melaksanakan tugas jaganya, maka diperlukan pembagian tugas :

Menurut Siagian (1983: 9), ada 3 (tiga) sebab utama mengapa pembagian tugas harus terjadi :

- 1) Beban kerja yang harus dipikul.
- 2) Jenis pekerjaan yang beraneka ragam.
- 3) Berbagai spesialisasi yang diperlukan.

Beban dan volume pekerjaan merupakan konsekuensi logis dari pada fungsi yang beraneka ragam yang harus dilaksanakan. Selanjutnya ia mempunyai konsekuensi dalam berbagai bentuk, seperti keharusan adanya penentuan tanggung jawab dan wewenang secara jelas, uraian pekerjaan yang rapi, kriteria mengukur pelaksanaan tugas yang akurat dan objektif, dan sebagainya.

Jenis pekerjaan yang beraneka ragam juga merupakan konsekuensi dari pada fungsi-fungsi yang menjadi tanggung jawab organisasi untuk dilaksanakan. Masing-masing jenis pekerjaan itu mempunyai ciri sendiri serta menurut ketrampilan khusus untuk pelaksanaannya. Misalnya, dalam suatu organisasi niaga kegiatan penelitian dan pengembangan sangat berbeda dengan kegiatan produksi dan atau pemasaran, yang juga berbeda dengan kegiatan penunjang seperti administrasi keuangan.

Beban kerja dan jenis pekerjaan yang beraneka ragam itu memerlukan spesialisasi-spesialisasi khusus pula. Berbagai ikatan dan organisasi profesional merupakan satu bukti dari pada aneka ragam spesialisasi yang harus terdapat dalam organisasi-organisasi modern.

Kinerja sumber daya manusia merupakan suatu potensi dalam diri manusia yang tidak mudah dalam usaha meningkatkan produktifitas dan kualitas terhadap suatu pekerjaan. Kinerja ini timbul dengan sendirinya dan sangat memerlukan pengelolaan atau manajemen khusus agar potensi ini tumbuh dan digunakan secara maksimal dalam usaha mencapai tujuan tertentu. Agar manajemen dapat berjalan dengan baik diperlukan sebuah perencanaan tentang langkah-langkah yang akan diambil. Manajemen kinerja merupakan suatu proses manajemen yang dirancang untuk menghubungkan tujuan organisasi dengan tujuan individu sedemikian rupa, sehingga baik tujuan individu maupun organisasi dapat bertemu<sup>(8)</sup>.

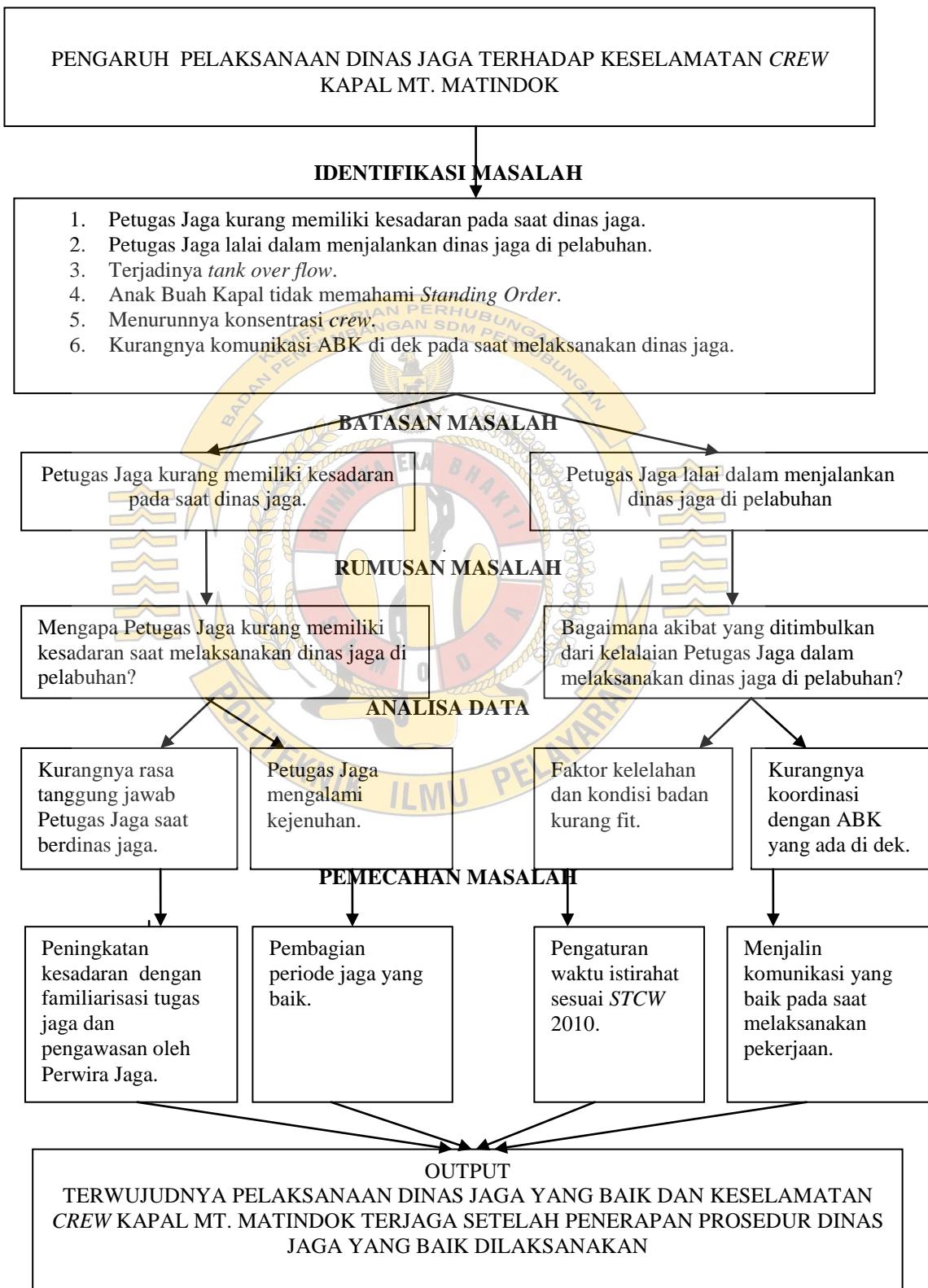
---

<sup>(8)</sup> Siagian, Sondang . 1983, Peranan Staf Dalam Manajemen, Jakarta: Gunung Agung.

## B. Kerangka Pikir

| INPUT  | PROSES  | OUTPUT   |  |
|--|---|--|--|
| Petugas Jaga kurang memiliki kesadaran pada saat dinas jaga  | Kurangnya rasa tanggung jawab Petugas Jaga saat berdinas jaga | Peningkatan kesadaran dengan familiarisasi tugas jaga dan pengawasan oleh Perwira Jaga | TERWUJUDNYA PELAKSANAAN DINAS JAGA YANG BAIK DAN KESELAMATAN CREW KAPAL MT. MATINDOK TERJAGA SETELAH PENERAPAN PROSEDUR DINAS JAGA YANG BAIK DILAKUKAN |
|  | Petugas Jaga mengalami kejemuhan                              | Pembagian periode jaga yang baik   |  |
| Petugas Jaga lalai dalam menjalankan dinas jaga di pelabuhan | Faktor kelelahan dan kondisi badan kurang fit                 | Pengaturan waktu istirahat sesuai STCW 2010  |  |
|  | Kurangnya koordinasi dengan ABK yang ada di dek               | Menjalin komunikasi yang baik pada saat melaksanakan pekerjaan                         |  |

Gambar : Kerangka Pikir



Gambar 2.1

### C. Hipotesis Penelitian

Dalam hal pelaksanaan dinas jaga faktor manusia memegang peranan yang penting. Yang dimaksud manusia disini bukan hanya terbatas pada Perwira maupun Anak Buah Kapal, tetapi sangat tergantung pada manajemen pemimpin di atas kapal maupun di perusahaan.

Pada kenyataan yang terjadi di atas kapal, dilihat dari segi tanggung jawabnya, kegiatan dinas jaga sangat tergantung dari satu tim regu jaga yang sedang bertugas pada saat itu, karena mereka yang terlibat langsung dalam kegiatan jaga selama periode jaganya. Adapun faktor-faktor yang berkaitan dengan Petugas Jaga yang sedang melakukan dinas jaga :

1. Sumber daya manusia atau kualitas kerja Petugas Jaga.
2. Pengawasan yang ketat terhadap kegiatan dinas jaga.

Agar tidak terjadi masalah yang membahayakan keselamatan haruslah mematuhi prosedur dinas jaga yang berlaku di atas kapal dalam melaksanakan kegiatan dinas jaga, sehingga kegiatan dinas jaga tersebut dapat berjalan dengan baik sesuai yang diharapkan dan pada akhirnya keadaan diatas kapal aman dan tidak terjadi *incident*.