BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

Dari hasil pengalaman dan pengamatan selama praktek laut di atas kapal MT. *Lady Hilde*, banyak peristiwa dan kejadian yang dialami seperti persiapan untuk perjalanan kapal tersebut. Seperti yang telah diketahui bersama, bahwa setiap kapal di manapun berada harus selalu mematuhi semua peraturan Internasional, termasuk dalam hal penerapan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat bagi seluruh anak buah kapal agar nantinya dapat tercapai standar kerja yang sesuai dengan aturan internasional tersebut. Adanya penyimpangan penerapan prosedur dinas jaga yang menyangkut pula pengaturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat bagi anak buah kapal yang nantinya akan dapat menimbulkan berbagai permasalahan yang berhubungan dengan organisasi kerja di atas kapal.

1. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga

[1]Seorang peerwira memiliki tugas dan tanggung jawab yang harus dilaksanakan di atas kapal, menurut Sulistijo (2006) Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah:

a. Pemerintah harus mengarahkan perhatian perusahaan-perusahaan, Nakhoda, Kepala Kamar Mesin (KKM) dan seluruh petugas jaga pada

[1] Sulistijo, *STCW 1995,* Semarang, PIP Semarang, 2006, hlm.63

persyaratan-persyaratan, prinsip-prinsip dan pedoman-pedoman yang ada di dalam kode STCW (*Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) yang harus dicermati guna menjamin agar suatu tugas dinas jaga yang terus menerus, sesuai dengan situasi-situasi dan kondisi-kondisi yang ada akan tetap terpelihara sepanjang waktu di semua kapal yang sedang berlayar.

b. Pemerintah harus meminta Nakhoda setiap kapal untuk menjamin bahwa pengaturan tugas dinas jaga tetap memadai guna memelihara suatu dinas jaga yang aman dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi yang ada, dan bahwa di bawah pengarahan umum dari Nakhoda, maka:

1) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas dinas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan sedang harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di kamar peta atau Anjungan.

2) Operator-operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas dinas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.

3) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas dinas jaga mesin, sebagaimana ditegaskan dalam Kode STCW dan di bawah pengarahan Kepala Kamar Mesin (KKM), harus segera ada di

tempat dan ada dalam jangkauan untuk menangani ruangan-ruangan mesin, dan jika diperlukan harus berada di ruangan mesin selama periode-periode tanggung jawabnya.

4) Suatu tugas dinas jaga yang memadai dan efektif dipelihara dengan tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang bersandar dan jika kapal yang bersangkutan membawa muatan yang berbahaya, maka pengaturan tugas dinas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya tentang sifat, kualitas, kemasan dan penyimpanan muatan berbahaya yang bersangkutan dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya setiap kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal maupun di darat.

Dalam *Chapter* VIII STCW 2010 *section* A-VIII / 1, kemampuan untuk bertugas

a. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas dinas 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 2010 *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 berkitan 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.

2. Pengaturan Tugas Jaga

a. Pengaturan untuk melaksanakan tugas jaga dek ketika kapal berada di pelabuhan harus selalu memadai untuk :

1) Menjamin keselamatan jiwa, kapal, pelabuhan dan lingkungan, serta pengoperasian seluruh peralatan yang berkaitan dengan penanganan muatan.
2) Memperhatikan aturan-aturan internasional, nasional dan lokal.
3) Menjaga ketertiban dan rutinitas normal kapal.

b. Nakhoda harus memutuskan komposisi dan lama tugas jaga dek. tergantung pada kondisi sandar, jenis kapal dan sifat tugas-tugas.

c. Jika dipertimbangkan perlu oleh Nakhoda, seorang perwira yang memenuhi syarat harus bertanggung jawab dalam tugas jaga dek.

d. Peralatan yang perlu harus diatur sedemikian rupa untuk menghasilkan tugas dinas jaga yang efisien.

e. Melalui musyawarah dengan Nakhoda. Kepala Kamar Mesin (KKM) harus menjamin bahwa pengaturan tugas dinas jaga mesin tetap. memadai untuk mempertahankan suatu tugas jaga mesin yang aman di pelabuhan. Ketika memutuskan pengaturan komposisi tugas jaga mesin yang dapat melibatkan bawahan-bawahan yang sesuai di kamar mesin, beberapa hal yang harus dipertimbangkan antara lain adalah :

1) Pada kapal yang memiliki tenaga penggerak dengan kekuatan 3000 KW atau lebih, harus selalu ada perwira yang bertugas jaga mesin.
2) Pada kapal yang memiliki tenaga penggerak dengan kekuatan kurang dari 3000 KW, sesuai kebijaksanaan Nakhoda melalui musyawarah dengan Kepala Kamar Mesin, boleh tidak ada perwira yang harus bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin.

3) Perwira-perwira yang sedang melakukan tugas jaga mesin tidak boleh merangkap atau diberi tugas lain yang akan mengganggu pengawasan terhadap sistem permesinan kapal.

3. Serah Terima Tugas Jaga

a. Perwira-perwira yang bertugas jaga geladak atau bertugas jaga mesin tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul keraguan bahwa penggantinya tidak mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara efektif, maka dalam hal ini Nakhoda harus diberitahu. Perwira pengganti tugas jaga geladak atau tugas jaga mesin harus yakin bahwa anggota-anggota penjaganya cukup mampu untuk melaksanakan tugasnya secara efektif.

b. Jika pada saat penyerahan jaga geladak atau jaga permesinan sedang dilakukan suatu operasi penting, maka hal ini harus disimpulkan oleh perwirayang akan digantikan, kecuali bilamana diperintahkan lain oleh Nakhoda atau Kepala Kamar Mesin.

Dalam *Chapter* VIII STCW 2010 *Section* 4-1 tentang Penyerahan dinas jaga geladak

a. Tepat sebelum penyerahan jaga geladak. perwira pengganti harus diberitahukan oleh perwira yang bertugas jaga geladak hal-hal sebagai berikut:

1) Kedalaman air di ternpat sandar, sarat kapal, kedudukan dan saat air tinggi rendah, pengikatan tros-tros pengepit, pengaturan jangkar-jangkar dan panjang rantai jangkar dan hal ikhwal

pengepilan lainnya yang penting bagi keselamatan kapal, keadaan mesin-mesin induk dan kemampuannya untuk pemakaian darurat.

2) Semua pekerjaan yang dilakukan di atas kapal, jenis, jumlah dan disposisi muatan yang dimuat atau sisanya dan setiap sisa di kapal setelah pembongkaran muatan.
3) Kedudukan air di got-got palka dan tangki-tangki tolak bara.
4) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang dipasang atau dibunyikan.
5) Jumlah anggota awak kapal yang diperlukan di kapal dan kehadiran tiap orang lain di kapal.
6) Keadaan alat-alat pemadam kebakaran.
7) Tiap peraturan pelabuhan khusus.
8) Perintah-perintah tetap dan khusus dari Nakhoda.
9) Garis komunikasi yang tersedia antara kapal dan personil di darat, termasuk penguasa pelabuhan dalam hal timbulnya keadaan darurat atau pemberian bantuan.
10) Tiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal awak kapal muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran.
11) Prosedur-prosedur untuk pemberitahuan kepada penguasa yang tepat tentang pencemaran lingkungan sebagai hasil dari kegiatan kapal.

b. Perwira pengganti, sebelum mulai bertugas jaga geladak, harus memeriksa bahwa :

1) Pengikatan tros-tros pengepil dan rantai jangkar adalah cukup

2) Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang tepat dipasang atau dibunyikan dengan baik
3) Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati
4) Mereka memahami jenis tiap muatan berbahaya yang dimuat atau dibongkar dan tindakan yang tepat yang harus diambil jika terjadi suatu tumpahan atau kebakaran.
5) Tidak adanya kondisi atau hal-ikhwal luar yang membahayakan kapal dan tidak membahayakan apapun lainnya.

Dalam *Chapter* VIII STCW 2010 *Section* 4-1 tentang Melaksanakan dinas jaga geladak

a. Perwira yang bertugas jaga geladak harus :
   1) Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat
   2) Menaruh perhatian khusus pada :
      a) Kondisi dan pengikatan jalan sempit (*gangway*), rantai jangkar dan tros-tros pengepil, terutama pada pergantian pasang-surut pada dermaga dengan kenaikan dan penurunan air yang besar jika perlu. mengambil tindakan-tindakan guna menjamin bahwa semua ini berada dalam kondisi kerja yang biasa.
      b) Sarat. kebebasan di bawah lunas dan keadaan umum kapal, guna mencegah senget atau trim yang berbahaya selama menangani muatan atau tolak bara (*ballast*).

c) Cuaca dan keadaan laut.

d) Penataan semua peraturan tentang keselamatan dan perlindungan kebakaran.

e) Kedudukan air di got-got dan tangki-tangki:

f) Semua orang yang ada di kapal. Khususnya mereka yang berada di dalam ruangan-ruangan jarak jauh atau tertutup.

g) Pemasangan dan pembunyian secara tepat dari lampu-lampu dan isyarat-isyarat.

4. Perwira jaga dapat melakukan jaga sendiri di siang hari, apabila:

a. Situasi yang ada telah diyakini dalam keadaan aman

b. Faktor-faktor yang relevan telah diperhitungkan, antara lain: keadaan cuaca, jarak tampak, kepadatan lalu lintas, bahaya-bahaya navigasi yang ada, bagan pemisah

c. Bantuan petugas jaga dapat segera diperoleh.

Setiap pengamat atau orang yang ditunjuk sebagai pengamat harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

a. Bertanggung jawab terhadap tugasnya / disiplin.

b. Dapat dengan cepat membaca / mengantisipasi keadaan (situasi) atau perubahannya untuk melakukan tindakan yang cepat dan tepat demi keselamatan kapal (tanggap).

c. Mengerti dan dapat menempatkan diri terhadap keadaan serta kesulitan orang lain, saling membantu.

d. Sehat jasmani dan rohani.

e. Memiliki memampuan dan pengetahuan sesuai tugas serta tanggung jawab.

f. Tidak dibebani tugas-tugas lain yang dapat mengganggu pelaksanaan tugas jaga. Dengan kata lain "Kebiasaan / kecakapan Pelaut" yang baik (*Good Seamanship*)

Sebagai tambahan bagi kapal-kapal yang dilengkapi dengan radar yang bekerja dengan baik.

a. Ciri-ciri, efisiensi dan keterbatasan pesawat radar.

b. Setiap pembatasan yang disebabkan oleh skala jarak yang dipergunakan.

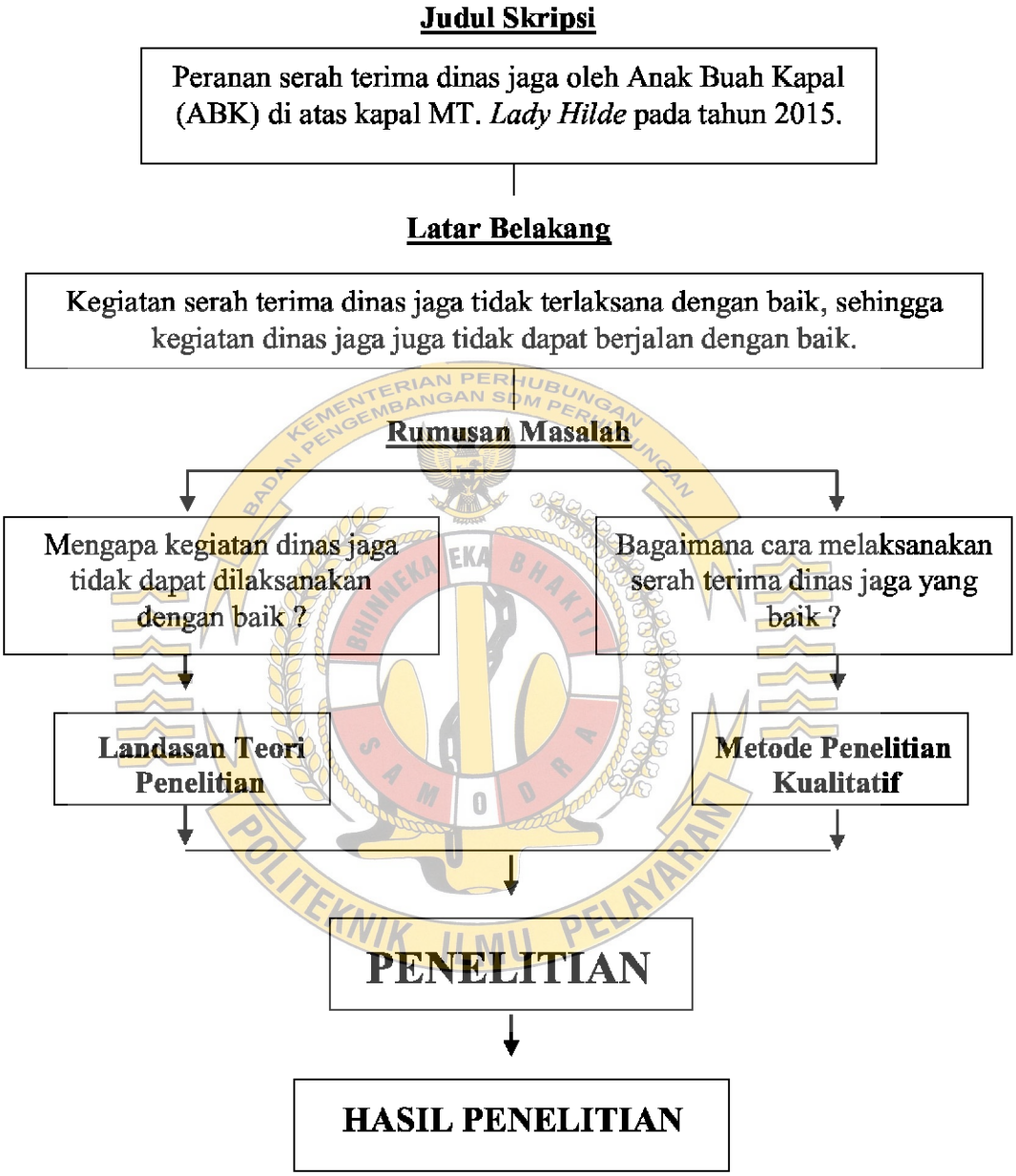
c. Pengaruh keadaan laut, cuaca dan sumber interferensi lain pada deteksi radar.

d. Kemungkinan bahwa kapal-kapal kecil, es dan benda-benda terapung lainya tidak dapat dideteksi oleh radar pada jarak yang cukup.

e. Jumlah, posisi dan pergerakan kapal-kapal yang dideteksi oleh radar.

f. Berbagai penilaian penglihatan yang lebih pasti yang mungkin di dapat bila radar digunakan untuk menentukan jarak kapal-kapal atau benda-benda lain disekitarnya.

B. Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

Tujuan dari dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko tubrukan, kandas dan *overflow* atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak.

Namun untuk memenuhi tuntutan dari kegiatan dinas jaga tersebut tidaklah mudah. Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, terjadi hal-hal yang tidak seharusnya terjadi, seperti tubrukan dan kandas yang disebabkan oleh pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur di atas kapal yang dilakukan oleh perwira maupun anak buah kapal.

Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan dengan maksimal di atas kapal adalah relatif, karena sulit untuk menentukan suatu pekerjaan dapat dilakukan dengan maksimal. Hal itu dipengaruhi oleh pandangan masing-masing individu yang menentukan penilaian terhadap pekerjaan tersebut dilakukan dengan maksimal atau tidak. Hal ini juga tidak terlepas dari pengaruh peralatan navigasi di atas kapal yang masih menggunakan sistem operasi manual sehingga akan mempengaruhi kegiatan dinas jaga.

C. Definisi Operasional

Beberapa pengertian dari istilah-istilah yang ada di dalam skripsi ini akan diuraikan untuk pembahasan pada bab-bab selanjutnya, yaitu:

a. Kapal

Kapal merupakan sarana transportasi luat, di dalam peraturan international *COLREGS (Collution Regulation),* kapal itu adalah

[2]Setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa berat benaman dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air. (Aturan 3 *International Regulation For Prevention Collisions at Sea*, 1972)

b. Pelabuhan

[3]Daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang. (Bambang Triatmodjo,2009)

c. Navigasi

Proses memperlakukan kapal dari tempat berangkat ke tempat tujuan berdasarkan ukuran-ukuran (kriteria) tertentu. Sulistijo (2006)

d. Serah terima tugas jaga

[4]Menurut PIP Semarang (2003) "serah terima tugas jaga" adalah menyerah terimakan jaga dari perwira jaga lama kepada penggantinya, dan perwira jaga baru harus standby ½ jam sebelumnya.

e. Dinas Jaga

Menurut Dr. Winardi SE (2003) "dinas jaga" adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, piket.

---

[2] AMI Makassar, *P2TL dan Dinas Jaga,* diakses dari *http://tarunanautikapelayaran.blogspot.co.id/p/p2tl-dinas-jaga_24.html*, 22 Februari 2017
[3] Bambang Tiatmodjo, *Perencanaan pelabuhan,* Yogyakarta, Beta Offset, 2009, hlm. 3.
[4] PIP Semarang, *Dinas Jaga Program Diklat Keterampilan ANT-III,* Semarang, PIP Semarang, hlm. 7.

Menurut Tim Penyusun PIP Semarang (2002) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu sedang berlayar maupun kapal sandar dipelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya dinas jaga meliputi :

a. Dinas harian

Pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan 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 diluar jam-jam kerja harian terdiri dari : jaga laut, jaga pelabuhan dan jaga radio.

c. ARPA/RADAR (*Automatic Radar Plotting aid/Radio Detection and Ranging)*:

Sistem standar pada semua kapal komersial dan secara luas digunakan di sektor maritim rekreasi