

## **Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan di KM. AISHAKAMILAH**

**Dahrhan N<sup>1)</sup>, Endang Lestari,<sup>2)</sup> Henny Pasandang Nari<sup>3)</sup>**

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar  
Program Studi Nautika  
Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172  
Email: pipmks@pipmakassar.com

### **ABSTRAK**

Tujuan penelitian adalah mengetahui bagaimana penerapan dan pelaksanaan dinas jaga di KM. AISHAKAMILAH. Penelitian ini dilaksanakan di KM. AISHAKAMILAH di perusahaan PT. Bumi Lintas Tama selama 12 Bulan 29 hari mulai dari tanggal 02 Desember 2018 sampai pada tanggal 01 Januari 2020. Sumber data yang diperoleh adalah data primer yang yang peroleh langsung dari tempat penelitian dengan cara observasi dan wawancara langsung dengan crew kapal di KM. AISHAKAMILAH serta literature-literatur yang berkaitan dengan penulisan ini. Analisis data yang digunakan adalah deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan pelaksanaan dinas jaga di kapal yang belum terlaksana dengan baik karena adanya kru yang tidak disiplin dalam melaksanakan tugas jaga dan penggunaan alat-alat navigasi yang belum optimal. Penggunaan alat-alat navigasi sebagai pendeteksi adanya bahaya tubrukan harus mendapatkan hasil yang maksimal untuk pencegahan bahaya tubrukan dan untuk menghindari keadaan darurat dinas jaga.

***Kata kunci*** : *Dinas Jaga, Pemahaman Kru, Tubrukan.*

### **1. PENDAHULUAN**

Sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan dikapal, semua kapal wajib melaksanakan tugas jaga tersebut tanpa terkecuali, untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan, karena keberhasilan pelayaran sampai di tempat tujuan dengan selamat tanpa mengalami kecelakaan dan tepat waktu sangat tergantung kepada kemampuan dan kinerja sumber daya manusia diatas kapal, khususnya perwira yang melaksanakan dinas jaga. 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.

Sebagai mualim yang professional dalam menjalankan tugasnya, perlu didukung oleh data navigasi yang dapat dipertanggung jawabkan, yang mana

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.

Human *error* merupakan salah satu factor penyebab kecelakaan laut terbesar yang selama ini terjadi di Indonesia dalam banyak kasus yang seharusnya bisa mencegah kecelakaan itu adalah mereka yang bertanggung jawab untuk melaksanakan tugas navigasi di atas kapal-kapal yang dimaksud oleh sebab itu di dalam mengemban tugas-tugasnya seorang Nakhoda kapal harus memahami dan mampu menerapkan *Collision regulation 1972* secara utuh, begitu juga dengan perwira jaga navigasi yang ketika melaksanakan dinas jaga laut adalah sebagai wakil dari Nakhoda dan tanggung jawabnya setiap waktu adalah melaksanakan tugas jaganya dengan seksama serta memastikan bahwa pengawasan yang efisien selalu terpelihara untuk mencegah terjadinya kecelakaan dilaut.

Sejalan dengan perkembangan teknologi dunia dibidang perkapalan dan pelayaran, dimana jumlah kapal-kapal niaga dari berbagai jenis dan ukuran serta kecepatannya terus meningkatkan maka faktor keselamatan pelayaran menjadi persyaratan utama di dalam mengoperasikan kapal-kapal. Dalam hal ini setiap Nakhoda dan perwira jaga navigasi harus dapat mengambil langkah-langkah yang tepat di dalam mencegah terjadinya bahaya-bahaya dilaut seperti bahaya kapal kandas, bahaya tubrukan dan sebagainya.

Berdasarkan uraian di atas maka penelitian ini diteliti dengan judul " Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan di KM.AISHAKAMILAH".

Bertitik tolak dari latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan saat kapal berlayar serta bagaimana mengoptimalkan penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan saat kapal berlayar.

## 2. KAJIAN PUSTAKA

Menurut Winardi (2003 :43), dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, piket.

Menurut Sulistijo (2002:63), Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah: Pemerintah-pemerintah harus mengarahkan perhatian perusahaan-perusahaan, Nakhoda, Kepala Kamar Mesin dan seluruh petugas jaga pada persyaratan-persyaratan, prinsip-prinsip dan pedoman-pedoman yang ada di dalam kode STCW; Pemerintah-pemerintah harus meminta Nakhoda setiap kapal untuk menjamin bahwa pengaturan tugas jaga tetap memadai guna memelihara suatu tugas jaga yang aman dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi yang ada, dan bahwa dibawah pengarahannya umum dari Nakhoda.

Menurut Purwantomo, A.H. (2004:3), 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.

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.

Seperti kita ketahui dalam hal dinas jaga penggunaan alat navigasi secara optimal sangatlah diperlukan. Menurut aturan 7 dalam *Collision Regulation 1972* : Setiap kapal harus menggunakan semua peralatan yang tersedia sesuai dengan kondisi dan keadaan yang ada, untuk menentukan ada atau tidaknya bahaya tubrukan. Jika ada keragu-raguan, maka bahaya demikian itu harus dianggap ada; Pesawat radar harus digunakan setepat-tepatnya, jika ada dan dioperasikan dengan baik termasuk penelitian jarak jauh untuk mendapatkan peringatan awal dari bahaya tubrukan dan radar *plotting* atau pengamatan sistimatis yang serupa atas benda-benda yang dideteksi.

### **3. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini dilaksanakan di KM. AISHAKAMILAH milik perusahaan PT. Bumi Lintas Tama selama 12 bulan 29 hari mulai dari tanggal 02 Desember 2018 sampai tanggal 01 Januari 2020. Penelitian yang dilakukan oleh penulis merupakan penelitian secara deskriptif. Menurut Margono (1997:8) penelitian deskriptif yaitu penelitian yang bertujuan memecahkan masalah-masalah yang actual dihadapi sekarang serta mengumpulkan data atau informasi untuk disusun, dijelaskan dan dianalisis.

Populasi adalah sekumpulan objek yang menjadi pusat perhatian, yang padanya terkandung informasi yang ingin diketahui. Objek ini disebut dengan satuan analisis. Satuan analisis ini memiliki kesamaan perilaku atau karakteristik yang ingin diteliti. Sampel merupakan contoh atau himpunan bagian (subset) dari suatu populasi yang dianggap mewakili keseluruhan populasi.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa metode teknik pengumpulan data, antara lain : Observasi Metode, Interview/wawancara dan metode studi pustaka. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian yang dilakukan secara observasi adalah dengan metode deskriptif yaitu dengan memberikan gambaran tentang fakta-fakta yang sebenarnya terjadi di lapangan, untuk kemudian dibandingkan dengan teori yang ada sehingga bisa diberikan solusi untuk masalah tersebut.

### **4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan prosedur di KM. AISHAKAMILAH yang bertujuan untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan agar terciptanya keselamatan dalam pelayaran dan terpenuhinya prinsip dalam bernavigasi.

Kapal KM.AISHAKAMILAH adalah kapal jenis ro-ro milik perusahaan Bumi Lintas Tama dengan bendera Indonesia. Seluruh awak kapal KM.AISHAKAMILAH berjumlah 25 orang, yang terdiri dari 4 perwira deck, 4 perwira mesin, 1 bosun, 3 juru mudi, 1 kelasi, 1 mandor, 3 juru minyak, 1 wifer, 1 koki, 1 mess boy/pelayan, 3 cadet deck, 2 cadet mesin.

#### **a. Pelaksanaan Dinas Jaga di Kapal**

##### **1) *STCW 1978 as amended in 1995***

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan penulis selama melakukan praktek laut di atas kapal, terdapat beberapa hal yang penulis rasa tidak sesuai dengan aturan pelaksanaan dinas jaga. Betapa tidak, aturan pembagian dinas jaga telah disesuaikan dengan aturan internasional yang berlaku secara umum, tetapi dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan.

## 2) *Collision Regulation 1972*

Dalam melayarkan kapal, termasuk dalam mengolah gerak kapal harus senantiasa berpegang teguh terhadap aturan internasional untuk mencegah tubrukan di laut. Sebagai seorang Muallim diharapkan memahami tentang peraturan yang terdapat dalam *Collision Regulation 1972* agar dalam pelaksanaan senantiasa tercipta suasana yang aman.

### b. Mengoptimalkan Alat-alat Navigasi

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber (Muallim II) mengenai peralatan navigasi di KM. AISHAKAMILAH, dikatakan bahwa : “Di kapal-kapal milik Perusahaan Bumi Lintas Tama semua peralatan navigasi telah menggunakan system yang modern sehingga memudahkan muallim dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan. Tetapi dengan canggihnya system tersebut harus ditunjang dengan ketrampilan dalam mengoperasikan peralatan untuk dapat memperoleh hasil yang maksimal sehingga dapat mencegah terjadinya bahaya tubrukan”.

#### 1) RADAR & ARPA

Penggunaan radar dan arpa di KM.AISHAKAMILAH sudah optimal contohnya pada saat cuaca buruk, keadaan berkabut, berlayar di malam hari dan pada saat kapal masuk alur terutama apabila petunjuk pelayaran seperti lampu suar, pelampung tidak dapat diamati maka akan menggunakan radar dan arpa untuk mengamati.

#### 2) GLOBAL POSITION SYSTEM (GPS)

Penggunaan GPS di tempat penulis melakukan praktek laut sudah optimal terutama pada saat ARPA dalam keadaan off maka untuk melihat data-data kapal yang ada di sekitar kapal maka kita akan menggunakan GPS. GPS (*Global Positioning System*) merupakan salah satu alat bantu navigasi di kapal yang sangat dibutuhkan dalam hal penentuan posisi. Di

era dunia maritim sekarang GPS menjadi pilihan utama bagi para mualim untuk pengambilan posisi kapal karena kita bisa langsung mendapatkan posisi kapal dengan melihat layar pada GPS secara cepat tanpa perlu mengadakan pengamatan dengan menggunakan peralatan konvensional maupun melakukan baringan guna mendapatkan posisi kapal. Selain waktu yang cepat posisi GPS pun relative akurat.

### 3) VERY HIGH FREKUENSI

Sebagai salah satu alat bantu navigasi di kapal, VHF merupakan alat komunikasi yang digunakan untuk melakukan kontak antara kapal dengan kapal serta kapal dengan pihak darat (*port control, shorestation radio, pilot station radio*).

### 4) NAVIGATION TELEX (NAVTEX)

NAVTEX (*Navigation Telex*) merupakan salah satu alat bantu navigasi yang berada di atas kapal yang berfungsi untuk menerima berita dari stasiun radio pantai berupa berita tertulis yang dicetak di kertas yang telah terpasang dalam NAVTEX. Isi dari NAVTEX tersebut adalah mengenai kegiatan operasi kapal-kapal yang berada di perairan dan juga mengenai bahaya navigasi yang harus dihindari. Kita juga dapat memilih jenis berita yang diterima sesuai dengan daerah yang akan kita tuju.

Pada saat penulis melaksanakan praktek laut NAVTEX di KM.AISHAKAMILAH belum digunakan secara optimal kapal jenis rute yang di lalui itu-itu saja jadi NAVTEX tidak terlalu diperhatikan oleh perwira yang sedang melaksanakan jaga

### 5) GYRO COMPASS

Menurut peneliti penggunaan gyro compass di KM.AISHAKAMILAH sudah cukup optimal karena apabila kapal sedang berada di alur pelayaran maka nakhoda biasanya menggunakan atau melihat sesekali gyro compass untuk mencocokkannya dengan kemudi ketika sedang melakukan olah gerak.

### 6) Kemudi

Di atas kapal kemudi menjadi bagian yang sangat penting sehubungan dengan olah gerak kapal. Untuk kemudi sendiri dibagi menjadi kemudi otomatis, kemudi manual dan kemudi darurat. Penggunaan untuk masing-

masing kemudi adalah kemudi otomatis digunakan pada saat kapal berada di samudra .Kemudi ini dipilih karena pada saat kapal berada di samudra dianggap tidak terlalu banyak bahaya navigasi. Selanjutnya adalah kemudi manual yang digunakan pada saat kapal akan melakukan olah gerak. Untuk pengoperasiaanya dibutuhkan seorang juru mudi yang menjalankan dibawah perintah mualim, nahkoda atau pandu.Dan yang terakhir adalah kemudi darurat.Kemudi darurat ini digunakan apabila terjadi kerusakan dalam system kemudi normal yang tidak mendapat respon saat dijalankan.

Faktor-faktor penyebab timbulnya penyimpangan prosedur dinas jaga :

- a) Adanya kurang pahaman dari para awak kapal yang baru khususnya bagian dek terhadap aturan jaga, aturan jam kerja harian serta aturan jam istirahat yang sesuai dengan peraturan internasional yaitu *STCW'95*.
- b) Minimnya koordinasi dan komunikasi antara perwira dan bawahan.
- c) Kurangnya pemahaman mengenai pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya dapat mempengaruhi produktifitas kerja mereka.

Upaya yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan diatas kapal :

- a) Adanya kurang pahaman dari para awak kapal khususnya bagian dek terhadap aturan jaga maka sangat diharapkan perusahaan memperkerjakan anak buahkapal yang berpendidikan, berpengalaman, sudah mengetahui dan memahami dengan baik mengenai aturan jaga, aturan mengenai jam kerja harian serta mengenai jam istirahat yang sesuai dengan peraturan internasional yaitu *STCW'95*.
- b) Nakhoda juga sebaiknya menggalang komunikasi serta koordinasi antara perwira serta anak buah kapal. Dalam hal ini Nakhoda berkewajiban untuk menciptakan hubungan yang baik antara sesama perwira dan bawahannya. Baik itu hubungan kedinasan ataupun hubungan di luar kedinasan yang nantinya dapat mempererat tali persaudaraan antara awak kapal. Hal inilah yang nantinya akan sangat menciptakan suasana kerja yang kondusif demi terciptanya peningkatan kinerja awak kapal

- sehubungan dengan produktifitas dan keselamatan kapal serta perusahaan yang bersangkutan.
- c) Pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi serta kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya akan sangat mempengaruhi produktifitas kerja mereka dibutuhkan kesadaran dari setiap pekerja untuk menjaga kondisi kesehatan masing-masing. Dan sebaiknya Nakhoda serta para perwira di kapal juga memberitakan pengertian kepada anak buahnya tentang arti pentingnya (*fitness*) kebugaran bagi setiap pekerja di kapal. Nakhoda sebaiknya bertindak aktif di dalam mengontrol pengaturan jam istirahat agar tidak terjadi lagi penyimpangan yang nantinya dapat menurunkan kinerja awak kapal dimana hal tersebut dapat membahayakan keselamatan kapal.

## 5. PENUTUP

### A. Kesimpulan

- 1) Pelaksanaan dinas jaga di kapal KM.AISHAKAMILAH telah sesuai dengan peraturan yang ditetapkan secara internasional, namun dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan sehingga perwira jaga yang berada di anjungan belum dapat melaksanakan tugas jaga dengan optimal.
- 2) Penggunaan alat-alat navigasi yang tersedia di kapal sebagai alat pendeteksi adanya bahaya tubrukan harus digunakan semaksimal mungkin yaitu salah satunya dengan menggunakan radar untuk pengamatan target yang dianggap mempunyai potensi berbahaya terhadap keselamatan serta alat-alat navigasi lain yang berguna untuk mencegah terjadinya tubrukan.

### B. Saran

- 1) Seorang Muallim *senior* harus memberi contoh kepada muallim lainnya dalam pelaksanaan dinas jaga agar terjadi suasana kerja yang kondusif. Jadwal dinas jaga yang telah dibuat harus dilaksanakan secara disiplin agar petugas jaga tidak kehilangan haknya untuk beristirahat. Untuk melayarkan kapal secara aman Muallim harus memahami dan mematuhi peraturan-peraturan baik

secara nasional (Undang-Undang) maupun internasional (*Collision Regulation 1972 & STCW 1978 as amended in 1995*) yang berlaku untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan.

- 2) Dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan Muallim jaga harus dapat 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.

### DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Margono. (1997). *Metode Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- [2]. Moleong, Lexy J. (1988). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- [3]. Muhadjir, Noeng. (1996). *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Yogyakarta: Rake Sarasin.
- [4]. Purwantomo A. H. (2004). *Teknik Pengendalian & Olah Gerak Kapal*. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- [5]. Sulistijo. (2002). *STCW 1995*. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- [6]. Supriyino H. (2001). *Motivasi Dalam Belajar dan Pembelajaran*. Jakarta: PT. Rineka Cipta
- [7]. Tim PIP Makassar. (2002). *Dinas Jaga Program Diklat Ketrampilan ANT-III*.Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- [8]. Triatmojo B. (2008). *Hidrologi Terapan*. Yogyakarta: Best Offset.
- [9]. Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*. (2008): Citra Umbara.
- [10]. Winardi. (2003). *Pengantar Manajemen Penjualan*, Bandung: PT.Citra Aditya Bakti.