

OPTIMALISASI PELAKSANAAN DINAS JAGA LAUT DI MT. OLYVIA T UNTUK MENCEGAH TERJADINYA BAHAYA TUBRUKAN

I Made Dauh Santosa¹⁾ Endang Lestari²⁾ Subehana Rachman³⁾

Politeknik ilmu pelayaran makassar
Jalan tentara pelajar no. 173 makassar, kode pos 90172
Telp. (0411) 3616975; fax (0411) 3628732
Email; pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Mualim jaga memiliki peran penting dalam mengolah gerak kapal pada saat berlayar untuk menghindari bahaya-bahaya tubrukan. Rumusan masalah adalah pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MT. olyvia T, Pelaksanaan dinas jaga di laut untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan yang digunakan dalam pembuatan laporan penelitian ini dan sebagai landasan untuk memecahkan masalah yang ada dalam proses penelitian utamanya terkait dengan pengertian pelaksanaan, dinas jaga, bahaya tubrukan, dan pelaksanaan tugas jaga. Dengan metode penelitian kualitatif yang menghasilkan data deskriptif, pelaksanaan dinas jaga dapat digambarkan secara jelas dan nyata karena data diperoleh dari *interview* secara langsung serta ditunjang metode kepustakaan yang memberikan gambaran lebih jelas mengenai gambaran yang lebih jelas mengenai informasi yang disampaikan. Hasil penelitian adalah pelaksanaan dinas jaga di kapal yang belum terlaksana dengan benar karena Mualim I tidak disiplin dalam melaksanakan tugas jaga serta kurangnya rasa percaya diri sebagai mualim *fresh graduate* pada saat melaksanakan tugas jaga di anjungan.

Kata kunci : Dinas Jaga, STCW 1978 Amandemen Manila, Tanggung Jawab

1. PENDAHULUAN

Peran angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi sangatlah penting. Hal ini berkaitan dengan kapasitas angkutan laut terutama kapal-kapal niaga dalam mendistribusikan muatan dalam jumlah besar. Terutama untuk kegiatan *expor impor* barang yang dapat menghasilkan devisa bagi negara. Maka dari itu, sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi alternatif utama, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain, lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan kecakapan bagi para perwira dalam membawa kapal dengan

aman serta ditempuh dengan jarak terpendek dan juga disertai rasa tanggung jawab dan etos kerja yang tinggi.

Sesuai dengan aturan (*Collision Regulation 1972, STCW amandemen manila 2010*) jaga yang telah ditetapkan diatas kapal, 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.

Amandemen Konvensi dirumuskan dengan mengedepankan prinsip *good corporate governance* dan *social responsibility* serta diwujudkan melalui penyeragaman kompetensi minimum dalam penerbitan sertifikat kepelautan, peningkatan pelatihan para pelaut dan penetapan kriteria kesehatan yang diimbangi dengan peningkatan perhatian kesehatan para pelaut dengan pengaturan *rest hours* yang memadai. Pengaturan waktu istirahat dimaksudkan untuk meminimalisasi penyebab *human errors* akibat kelelahan yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran dan ditetapkan dengan mempertimbangkan sifat khusus kegiatan pelayaran. ([Http://Wasimun.Blogspot.Com/2011/01/Stcw-2010-Amandemen-Dari-Konvensi-Stcw.Html](http://Wasimun.Blogspot.Com/2011/01/Stcw-2010-Amandemen-Dari-Konvensi-Stcw.Html): diakses 24.04.2010)

Menurut Komite Nasional Kecelakaan Transportasi jumlah korban tewas dalam kecelakaan transportasi umum sepanjang 2011 telah mencapai 247 orang. Jumlah tersebut meningkat 174 persen dibandingkan jumlah 2010. Pada tahun 2010 jumlah korban yang tewas dalam kecelakaan transportasi umum sebanyak 90 orang. Berdasarkan investigasi KNKT jumlah korban 247 orang itu terdiri dari 86 orang di laut, 85 orang di darat, 71 orang di udara, dan 5 kejadian kereta api. Kecelakaan pada transportasi laut yang tinggi itu berasal dari insiden yang terjadi, yaitu 1 kapal tenggelam, 3 kapal meledak atau terbakar dan 2

tabrakan. Melihat dari statistik yang ada bisa dikatakan bahwa transportasi yang mengerikan bila digunakan.

Menurut laporan oleh Dewan Keselamatan Transportasi Nasional tertanggal 9 September 1981 yang berjudul Studi Khusus "*Major Marine Collisions and Effects of Prevention Recommendations*" penyebab utama tubrukan laut dari tahun 1970 sampai dengan tahun 1979 adalah akibat kesalahan manusia. Pada tahun 1982, sebanyak 236 kapal (dengan total 1.460.000 GRT yang terdaftar) hilang melalui berbagai penyebab, dan lima tahun kemudian ada kerugian 156 kapal (dengan total 1.207.400 GRT yang terdaftar).

Jadi "Kesalahan Manusia" (*Human Error*) masih memainkan peran utama pada korban dan kecelakaan kapal laut. ([Http://Www.waspada.co.id/index.php?option=com_content:diakses](http://www.waspada.co.id/index.php?option=com_content&view=article&id=1234567890) 24.04.2010)

Kompetensi atau kemampuan para kru di atas kapal adalah suatu faktor kritis dalam keselamatan dan pengoperasian kapal, dimana kebanyakan dari mereka kurang memahami pelaksanaan dinas jaga di atas kapal sesuai dengan prosedur yang ada, sehingga pada saat terjadi situasi yang membahayakan mereka sering kali terlambat atau terkesan ragu-ragu dalam mengambil suatu tindakan.

Fenomena inilah yang seringkali terjadi ketika kapal sedang berlayar dan cenderung membawa efek yang membahayakan bagi kapal karena pelaksanaan dinas jaga di atas kapal yang kurang efektif.

Dari uraian yang diatas, maka penulis tertarik untuk menuangkan dalam suatu karya ilmiah dalam bentuk skripsi dengan judul : "Optimalisasi Pelaksanaan Dinas Jaga Laut Di Mt. Olyvia T Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan".

2. TINJAUAN PUSTAKA

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 dilaksanakan untuk mencapai situasi yang aman serta terkendali selama kapal sedang berlayar dan di pelabuhan. Dan tanggung jawab kegiatan pada saat kapal sedang berlayar, berlabuh jangkar, maupun sandar di pelabuhan untuk keamanan dan meminimalkan resiko lain yang mungkin timbul :

- a. Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang, dan lingkungan.
- b. Melaksanakan atau mentaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku nasional atau internasional.
- c. Melaksanakan perintah dari perusahaan maupun nahkoda (lisan atau tulisan)

Dalam Chapter VIII STCW 1995 section A-VIII/1 kemampuan untuk bertugas semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas atau sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang diambil bagian dari suatu tugas jaga harus diberi waktu istirahat paling sedikit 11 jam setiap periode 24 jam, tetapi minimum jam tersebut dapat dikurangi jika ada keadaan darurat menjadi paling sedikit 6 jam berturut asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari dua hari dan paling sedikit 77 jam istirahat selama periode 7 hari.

3. METODE PENELITIAN

A. Metode Analisis

Metode analisis yang akan dipergunakan dalam penyelesaian hipotesis ini adalah :

Jenis penelitian yang digunakan untuk menyusun skripsi ini yaitu penelitian kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Metode penelitian yang digunakan oleh penulis didalam penyampaian masalah adalah deskriptif, untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Deskriptif adalah data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Dengan demikian, laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut. Data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan-lapangan, foto, *videotape*, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi yang lainnya. Jadi dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa metode deskriptif adalah tulisan yang berisi pemaparan, uraian dan penjelasan tentang suatu objek sebagaimana adanya pada waktu tertentu dan tidak mengambil kesimpulan yang berlaku secara umum.

Desain penelitian merupakan rencana dan struktur penyelidikan terhadap pengumpulan data serta rencana untuk memilih

sumber-sumber dan jenis informasi yang dipakai sehingga dapat menjawab pertanyaan dalam penelitian.

Variabel penelitian adalah hubungan sebab-akibat yang saling mempengaruhi antara dua faktor atau lebih. Variabel dalam penulisan ini dibedakan menjadi dua kategori yaitu :

1. Variabel Bebas
2. Variabel terikat

B. Metode pengumpulan data

Adapun metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Metode Penelitian Lapangan (Field Research).

Penelitian yang dilakukan dengan cara peninjauan langsung pada obyek yang diteliti, data dan informasi dikumpulkan melalui :

- a. Metode Survey (Observasi
 - b. Metode Wawancara (Interview
- #### 2. Metode Penelitian Pustaka (Library Research)

B. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kualitatif yaitu data yang diperoleh dalam bentuk variabel berupa informasi-informasi sekitar pembahasan baik secara lisan maupun secara tulisan.

2. Sumber Data

Adapun sumber data yang penulis gunakan, terdiri atas :

a. Data Primer

Data ini merupakan data yang diperoleh dari hasil pengamatan secara langsung terhadap objek penelitian. Contohnya wawancara langsung kepada perwira jaga yang

bertugas melaksanakan dinas jaga pada saat kapal sedang berlayar.

b. Data Sekunder

Data ini merupakan data pelengkap yang diperoleh di luar yang ada kaitannya dengan penulisan skripsi ini, seperti literatur, bahan kuliah, dan dari perusahaan serta hal-hal lainnya yang berhubungan dengan penelitian ini.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil penelitian

Pelaksanaan dinas jaga laut seharusnya sesuai dengan prosedur di MT. OLYVIA T yang bertujuan mencegah terjadinya bahaya tubrukan agar terciptanya keselamatan dalam pelayaran dan terpenuhinya prinsip dalam bernavigasi.

Selama melakukan pengamatan di atas kapal teramati bahwa pelaksanaan tugas jaga laut di atas kapal belum sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan dan memiliki resiko yang sangat besar bagi keselamatan pelayaran. Bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas jaga laut sangat diperlukan agar setiap *crew* kapal mendapatkan haknya dalam hal waktu istirahat dan pengamatan dapat dimaksimalkan karna kondisi yang fit.

Dan dari hasil penamatan penulis selama melaksanakan peraktek laut dikapal, yaitu bahwa kegiatan dinas jaga yang dilakukan dikapal telah dilaksanakan dengan cukup baik hanya saja pehaman mengenai dinas jaga terutama saat cuaca buruk masih perlu ditingkatkan karena kru yang kurang memahami tidak boleh dianggap remeh dalam mengambil suatu tindakan karena hal itu akan menjadi kerugian baik dari pihak pemilik kapal maupun orang yang berkerja diatas kapal diberika kepercayaan oleh perusahaan sebagai penganggung jawab keselamatan kapal, sehingga semua perwira yang berada diatas kapal harus melaksanakan tugas jaga dengan baik serta mengamatan secara optimal.

B. Pembahasan

1. 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. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan penulis selama melakukan peraktek laut diatas kapal, terdapat beberapa hal yang telah penulis dapatkan yang tidak sesuai aturan pelaksanaan dinas jaga. Aturan pembagian dinas jaga telah disesuaikan dengan aturan internasional yang berlaku secara umum, tetapi dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan. Dalam beberapa kali pengamatan, penulis mendapatkan perwira jaga kurang melaksanakan pengamatan (look out) pada saat berdinas jaga dan perwira jaga juga terlambat pada saat dinas jaga. Mulai dari tidak hadirnya di anjungan 15 menit sebelum melaksanakan dinas jaga, sampai terlambat hingga 10 menit. Keterlambatan pada saat pergantian jaga masih yang terjadi di kapal KM. PULAU PUTRI, yang seharusnya 15 menit sebelum pergantian jaga berlangsung, perwira jaga pengganti sudah berada dianjungan agar dapat menyesuaikan diri di anjungan, karena 30 menit atau setengah jam sebelum pergantian jaga telah diberitahukan dari perwira yang sedang melaksanakan dinas jaga dianjungan.

2. STCW 1978 amandemen 2010

Dari hasil penelitian, penulis juga melakukan pengamatan untuk meningkatkan pengetahuan setiap kru kapal mengenai dinas jaga dalam pelaksanaannya, maka setiap

perwira dek dan juru mudi hendaknya benar-benar memahami dan mengikuti setiap petunjuk pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan STCW 1978 amandemen 2010. Salah satu permasalahan yang dibahas dalam STCW 1978 amandemen 2010 adalah penungkatan jam istirahat dari 70 jam menjadi 77 jam per minggu. Maksud dari peningkatan jam istirahat ini adalah untuk meminimalisasi penyebab *human errors* akibat kelelahan yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran dan di tetapkan dengan mempertimbangkan sifat khusus kegiatan pelayaran.

Konvensi STCW 1978 juga mencakup pengaturan *watchkeeping*. Ini termasuk waktu istirahat minimal untuk mencegah kelelahan dan memastikan bahwa pelaut cocok untuk tugas.

Sedangkan pertanyaan mengenai peningkatan jam istirahat menjadi 77 jam perminggu yang mana dalam perhitungannya adalah dalam sehari ada minimal 11 jam waktu yang dapat digunakan oleh para kru yang bekerja diatas kapal untuk beristirahat, sedangkan sisanya lagi yaitu ada 4 jam waktu yang digunakan dalam melaksanakan dinas jaga dan 2 jamnya lagi untuk pelaksanaan kerja harian di atas kapal. Dan masih tersisa 7 jam dari 24 jam yang ada dalam sehari, waktu yang tersisa ini dapat digunakan oleh para kru kapal dalam hal kegiatan yang lebih bermanfaat, misalnya ada suatu pekerjaan harian yang membutuhkan waktu lebih dari 2 jam, yang terpenting disini adalah ada waktu 11 jam istirahat dalam sehari, tapi apabila terjadi situasi luar biasa di atas kapal, misalnya terjadi kerusakan mesin pada saat berlayar sehingga mengharuskan penjagaan yang lebih extra maka hal itu diatur dalam pedoman pencegahan kelelahan yang ditetapkan dalam STCW 1978 Amandemen manila 2010.

5. PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan masalah disimpulkan bahwa pelaksanaan dinas jaga di kapal MT. OLYVIA T 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.

C. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dapat diajukan saran yaitu :

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) yang berlaku untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Winardi, Ali, 2014, *Metodologi Penelitian*, Surabaya: PT. Arkola.
- [2]. Abdillah, Prasetya, 2008, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Surabaya: Arkola
- [3]. Branch, 1995, *Dictionary Of Shipping Internasional Business Trade Terms And Abbreviations*. London.
- [4]. Undang-Undang No.17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*, 2008: Citra Umbara

- [5]. Hasibuan, 1984, *Manajemen Dasar, Pengertian Dan Masalah*, Jakarta Pusat: PT. Gunung Agung.
- [6]. Purwantomo, Agus Hadi, 2004, *Collution Regulation*, Yogyakarta: Rake Sarasin.
- [7]. International Maritime Organization, 1995, *STCW Convention With Resolution Of The 1995 Conference And Subsequent Amandement To The Convention Code*, London.
- [8]. Istopo, Peraturan International Tentang Pencegahan Tubrukan Di Laut, 1972, Jakarta: Yayasan CAAIP.
- [9]. Moleong, J Lexy, 2002, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- [10]. Muhadjir, Noeng, 1996, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Yogyakarta: Rake Sarasin.
- [11]. Sarwono, Jonathan, 2006, *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*, Yogyakarta : Graha Ilmu.

