Volume 04 Nomor 2 November 2020 Halaman 66-77

# ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA DALAM MENCEGAH BAHAYA TUBRUKAN DI MT. GAS KAPUAS

**Alfian Buhari[1)] Suwarno[2)] Subehana Rachman[3)]**

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 361697975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

## ABSTRAK

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, pelaksanaan tugas jaga. Dengan metode penelitian kualitatif yang mengahasilkan 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 yang didapat penulis selama melakukan penelitian adalah pelaksanaan dinas jaga di kapal yang belum terlaksana dengan benar karena Mualim I tidak disiplin dalam melaksanakan tugas jaga. Pembahasan terhadap hasil penelitian adalah pelaksanaan tugas jaga harus benar-benar diaplikasikan sesuai dengan *STCW 1978 as amended in 2010*, Mualim juga harus berpedoman pada *Collision Regulation 1972* dalam menghadapi situasi yang memungkinkan adanya bahaya tubrukan. Penggunaan alat-alat navigasi sebagai pendeteksi adanya bahaya tubrukan harus dapat menghasilkan hasil yang maksimal untuk pencegahan bahaya tubrukan.

**Kata Kunci** : Pelaksanaan dinas jaga, *STCW 1978 as amended 2010, Collision Regulation*

## I. Pendahuluan

Kapal adalah sarana angkutan laut yang sangatdibutuhkanuntuk menunjang kelancaran pengangkutan barang. Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut dapat dilakukan menggunakan berbagai sarana transportasi, sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan melalui darat, udara, maupun melalui laut. Karena Indonesia merupakan Negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut.

Maka sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi pilihan 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 diatas dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan rasa tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para perwira maupun anak buah kapal. Untuk itu setiap perwira khususnya bagian dek harus mengerti tentang aturan-aturan jaga ataupun dinas jaga di atas kapal.

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

Dalam pelaksanaan tugas jaga pada saat kapal sedang berlayar diperlukan ketelitian, kewaspadaan, tanggung jawab, serta konsentrasi kerja yang tinggi. Hal tersebut dilaksanakan oleh seluruh awak kapal khususnya bagian dek agar perusahaan pelayaran tidak mendapat klaim atas keterlambatan kapal. Maka pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlayar sangat penting dan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran baik aturan Nasional maupun aturan Internasional.

Mualim yang professional 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.

Seorang mualim jaga yang baik perlu mengetuhaui prinsip utama dalam berdinas jaga yakni tidak meninggalkan anjungan dalam keadaaan apapun tanpa adanya mualim pengganti, mampu menggunakan alat navigasi seefektif mungkin, dan harus cukup beristirahat agar mampu menjalan tugasnya dengan baik.

Adapun pengaturan jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan saat melaksanakan dinas jaga adalah sebagai berikut:

Adanya sedikit kendala yang dirasakan oleh para Mualim yaitu perwira jaga meninggalkan kewajiban tugas jaganya dan dilimpahkan kepada perwira lainnya, dimana kondisi dan situasi di atas kapal akan mampu mempengaruhi kenyamanan dalam menjalankan tugas serta apabila hal ini terus-menerus berlanjut, maka akan dapat mempengaruhi kinerja mereka terhadap pekerjaan serta mengancam hubungan kerja sama diantara para mualim yaitu adanya penyimpangan prosedur pelaksananaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan. Kelalaian yang pernah terjadi di kapal MT Gas Kapuas di mana pada saat melaksanakan dinas jaga perwira meninggalkan anjungan tanpa adanya perwira ganti sementara yang menyebabkan hampir terjadi tubrukan dengan salah satu kapal kontainer yang tak terpantau oleh dia sebelum meningalkan anjungan.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis merumuskan permasalahan yaitu, Upaya apa yang harusdilakukan untuk mencegah terjadinya tubrukan?

## 2. Tinjauan Pustaka

Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jabatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, piket.

Dari definisi diatas dapat mengambil kesimpulan bahwa dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.

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 diatas kapal.

*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.

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

a) Suatu kewaspadaan yang tetap atau terus
b) 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.
c) Keharusan untuk mengawasi perubahan-perubahan cuaca, termasuk khususnya kejelasan pandangan (*visibility*).
d) Keharusan untuk mengamati gerakan-gerakan dan baringan dari kapal-kapal yang mendekat.
e) Keharusan untuk mengindentifikasi kapal dan lampu-lampu pantai dengan tepat.
f) Keharusan untuk mengamati dengan radar dan pengawasan juga terhadap perum gema.
g) 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:

a) Menetapkan jaga ganda pada keadaan-keadaan tertentu/ keadaan ramai.
b) Memastikan personil yang memadai ada pada keadaan-keadaan tertentu, contohnya lalu lintas kapal yang padat.
c) Instruksi yang tepat untuk memanggil nakhoda.
d) Menempatkan pengawasan pada tempat-tempat yang tinggi (atas anjungan).
e) Menempatkan jurumudi yang berpengalaman.
f) Merubah dari kemudi otomatis menjadi manual/tangan (merupakan tugas rutin).
g) Instruksi yang tepat untuk mengurangi kecepatan kapal apabila menghadapi pandangan yang terbatas.

## 4. Hasil dan Pembahasan

A. Hasil Penelitian

Di kapal prosedur dinas jaga yang telah digariskan diaturan internasional yaitu *STCW'2010* terdapat sedikit penyimpangan didalam pelaksanaannya. Adanya beberapa penyimpangan itulah yang akan segera penulis ungkap dalam bab kali ini. Penulis akan menceritakan keadaan dan kejadian yang sesungguhnya yang telah terjadi diatas kapal tempat penulis melaksanakan praktek layar, yaitu MT. Gas Kapuas.

a) Pelaksanaan Jam Jaga di Kapal

Pengaturan jam jaga di kapal diatur oleh Nahkoda sebagai pemegang komando tertinggi di kapal. Namun sebagai pelaksana hariannya ditunjuk Mualim I untuk mengatur jam jaga baik itu jam jaga navigasi, saat kapal berlabuh jangkar maupun saat kapal di pelabuhan. Dalam tiap- tiap jaga navigasi, saat kapal berlabuh

maupun saat kapal sandar di pelabuhan, Mualim I telah membuat suatu kelompok / grup jaga yang terdiri dari satu orang Perwira dan satu orang Juru Mudi/ ABK, ditambah satu orang lagi Kadet Dek yang ditempatkan secara bergantian sesuai keadaan yang terjadi.

b) Jaga Laut ( Jaga Navigasi )

Adapun susunan dari daftar jaga navigasi di kapal adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1 Pembagian tugas jaga navigasi

| NO | JABATAN | WAKTU JAGA | KETERANGAN |
|---|---|---|---|
| 1 | Mualim II | 00.00-04.00 | Jaga larut malam ( dog watch ) |
| 2 | Mualim I | 04.00-08.00 | Jaga dini hari ( morning watch ) |
| 3 | Mualim III | 08.00-12.00 | Jaga pagi hari ( forenoon watch ) |
| 4 | Mualim II | 12.00-16.00 | Jaga siang hari ( afternoon watch ) |
| 5 | Mualim I | 16.00-20.00 | Jaga sore hari ( evening watch ) |
| 6 | Mualim III | 20.00-24.00 | Jaga malam hari ( night watch ) |

Sumber Data : MT. Gas Kapuas

Sementara itu, karena di kapal telah terdapat 3 orang Juru Mudi maka tiap satu orang perwira melaksanakan dinas jaga navigasi dibantu oleh satu orang Juru Mudi. Dan karena di kapal hanya mempunyai 1 orang kadet dek, Mualim satu bersama kadet dek untuk ikut serta dalam penjagaan (jaga navigasi) bersama perwira yang jadwalnya sebelumnya juga telah dibuat oleh Mualim I. Karena di kapal cuma terdapat 1 orang kadet dek, maka untuk dua orang perwira jaga tidak dibantu oleh kehadiran kadet di anjungan. Oleh karena itulah, Mualim I telah membuat jadwal jaga agar dalam

jangka waktu satu tahun kedepan, kadet tersebut dapat merasakan jaga di empat jam jaga navigasi secara bergantian.

Adapun jadwal yang telah dibuat oleh Mualim I di kapal adalah sebagai berikut :

Tabel 4.2 Pembagian tim jaga navigasi oleh mualim 1

| **Waktu Jaga** | **Tim Jaga** | **Jabatan** |
|---|---|---|
| 04.00-08.00<br>16.00-20.00 | Mualim I<br>JuruMudi I<br>Kadet Deck | Pemimpin Regu<br>Pembantu 1<br>Pembantu 2 |
| 00.00-04.00<br>12.00-16.00 | Mualim II<br>Juru Mudi II | Pemimpin Regu<br>Pembantu 1 |
| 08.00-12.00<br>20.00-24.00 | Mualim III<br>Juru Mudi III | Pemimpin Regu<br>Pembantu 1 |

Sumber data : MT. Gas Kapuas

Untuk pengaturan penempatan kadet, diatur sedemikian rupa hingga 3 (tiga) bulan pertamanya kadet tidak melakukan dinas jaga navigasi, melainkan harian bersama bosun . Untuk bulan keempat Kadet jaga navigasi bersama Mualim III, untuk bulan kelima kadet jaga navigasi bersama mualim II, untik bulan keenam kadet jaga navigasi bersama mualim I, dan akan terus rolling tiap bulan sampai kadet uturun kapal.

Sementara untuk jam jaga Juru Mudi mendapat jatah sesuai daftar jaga tersebut selama jangka waktu 1 (satu) bulan, setelah itu dapat bergantian jaga ke jam jaga diatasnya. Juru Mudi I pindah ke jam jaga pagi dan malam hari bersama- sama Mualim III, Juru Mudi II pindah ke jam jaga dini hari dan sore hari bersama Mualim I, dan untuk Juru Mudi III pindah jam jaga ke jam jaga larut malam dan siang hari bersama Mualim II. Pelaksanaan jam jaga navigasi hanya untuk juru mudi hanya dilakukan ketika sore dan malam hari jadi

semua juru mudi melaksanakan harian bersama bosun sesuai dengan jam jaganya ditambah 2 jam.

c) Pelaksanaan Jam Kerja di Kapal

Mualim I juga berwenang mengatur sistem kerja diatas kapal, baik itu kerja saat kapal di laut, saat kapal berlabuh hingga saat kapal berada di palabuhan untuk melaksanakan muat bongkar. Disini Mualim I memberikan beberapa aturan yang dirasakan sangat ketat dalam menerapkan sistem kerja di kapal. Sistem kerja tersebut sangatlah menyengsarakan sebagian ABK dek didalam melaksanakan suatu pekerjaan di kapal. Menurut informasi dari salah satu seorang sumber, bahwa Mualim I ini menerapkan sistem kerja yang dilakukan sesering mungkin untuk mendapatkan hasil yang memuaskan. Tentunya memuaskan bagi dirinya dimata perusahaan. Di hadapan perusahaan, Mualim I ingin menunjukkan hasil pekerjaan mereka dengan bangga dan dengan senang hati. Sepertinya ada maksud- maksud tertentu yang diinginkan oleh Mualim I tersebut. ”Dia ingin mendapatkan banyak pujian dan penghargaan dari bos (perusahaan)”, kata salah satu sumber tadi menyebutkan. Dalam hal ini Mualim I tidak memandang dari segi kemanusiaan jika sistem kerja yang mengikat kebebasan dan menyengsarakan orang lain tetap diterapkan diatas kapal.

Selama penulis melihat perkembangan yang terjadi di atas kapal, banyak diantara para pekerja ( ABK ) merasa mengeluh atas sikap *arogan* Mualim I tersebut didalam mengatur dan membuat suatu sistem kerja di kapal.

B. Pembahasan

Adapun faktor penyebab timbulnya adanya suatu penyimpangan prosedur dinas jaga yang dalam hal ini menyangkut pengaturan dan penerapan jam istirahat di kapal adalah :

a. Adanya kekurangpahaman 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 2010*. Perlu penulis informasikan bahwa mereka yang bekerja, kebanyakan para pekerja baru dimana mereka ditempatkan dan dipekerjakan di atas kapal. Serta belum mengetahui dan memahami dengan baik aturan tentang jam- jam jaga di kapal, baik itu jam jaga laut. Mereka cukup bertanya kepada ABK yang lain, mereka sebetulnya telah mendapatkan pelajaran dan pengetahuan sebelum bekerja di atas kapal.

b. Kurangnya pemahaman mengenai pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya dapat mempengaruhi produktifitas kerja mereka. Mereka juga kurang mengerti mengenai arti pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi serta kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya akan sangat mempengaruhi produktifitas kerja mereka. Penulis melihat apa yang telah dirasakan oleh para pekerja yang sedang mengalami keletihan yang luar biasa akan sangat mempengaruhi kinerja dan loyalitas mereka terhadap pekerjaan yang dihadapi. Mereka akan sangat terbebani oleh adanya pekerjaan yang mengharuskan mereka untuk bekerja sementara kondisi fisik mereka kurang memungkinkan untuk melakukan pekerjaan dengan maksimal. Alhasil pekerjaan yang mereka kerjakan kurang mendapatkan hasil yang maksimal. Dalam hal ini pihak perwira harus sudah tangganp terhadap gejala- gejala yang akan timbul akibat adanya penurunan kinerja serta loyalitas anak buahnya terhadap pekerjaan yang seharusnya mereka hadapi dan kerjakan. Hal ini bertujuan untuk mencegah adanya penurunan produktifitas kapal yang bila dibiarkan, lambat laun akan dapat menurunkan pula tingkat produktifitas perusahaan dalam hal operasional kapal. Dalam hal ini perusahaan akan dirugikan oleh karena menurunnya kinerja awak kapal terhadap opersional kapal.
c. Minimnya koordinasi dan komunikasi antara perwira dan bawahan. Pentingnya komunikasi yang baik antar awak kapal

yang bekerja di kapal memang tidak dapat diabaikan. Apabila komunikasi baik, semua karyawan mengetahui apa yang sedang terjadi, mereka memiliki pengertian yang luas tentang hasil- hasil yang telah dicapai pada masa lampau dan kebijaksanaan masa mendatang dari perusahaannya. Mereka juga mempunyai pandangan jelas tentang apa yang diharapkan oleh mereka. Sebaliknya apabila komunikasi atau bahkan tidak ada komunikasi, para pekerja tidak mengetahui apa yang sedang terjadi. Mereka tidak memiliki alasan untuk mengidentifikasikan dirinya dengan perusahaan dan mungkin mereka malahan akan menanamkan loyalitasnya kepada organisasi lain. Selama pengamatan di kapal MT. Gas Kapuas ini, ditemukan adanya kekurang harmonisan antara perwira dan anak buahnya dalam hal koordinasi dan komunikasi baik disaat jaga bersama, kerja ataupun saat- saat santai di atas kapal. Para anak buah pada umumnya merasa terkucilkan dan merasa kurang diperhatikan oleh para perwiranya. Diduga hal itu terjadi karena kurang beraninya para anak buah kapal untuk mengadakan pendekatan baik itu secara formal maupun pribadi kepada tiap- tiap perwira di kapal.

d. Pada umumnya mereka merasa sungkan untuk mendekati para perwiranya. Mereka merasa kurang pantas jika harus bergaul dengan para perwiranya yang telah mempunyai tingkat pendidikan yang lebih tinggi darinya.

## 5. PENUTUP

A. Simpulan

1. Pelaksanaan Dinas Jaga di MT. Gas Kapuas belum memenuhi ketentuan yang berlaku yang ada diatas kapal dan Perusahaan, karena kurangnya pemahaman dari para awak kapal khususnya bagian dek terhadap atuaran jaga dan jam kerja harian serta aturan jam istirahat yang sesuai dengan peraturan Internasional STCW’2010.

2. Kurangnya koordinasi serta minimnya komunikasi antara perwira dan bawahan yang nantinya dapat mempengaruhi produktivitas kerja mereka di atas kapal.

B. Saran

1. Agar tidak terjadi penyimpangan prosedur dinas jaga maka sebaiknya mengikuti ketentuan dan peraturan pelaksanaan dinas jaga yang telah ditetapkan sesuai dengan yang tetulis diatas kapal.Sebagai contoh sosialisasi kepada Anak Buah Kapal untuk membaca dan memahami isi dari SOLAS.
2. Nakhoda sebaiknya bertindak aktif dalam menggalang komunikasi serta koordinasi antar perwira serta anak buah kapal, sebagai contoh diadakannya pertemuan antar crew untuk membahas kerjasama yang harus dilakukan guna menunjang keselamatan kerja diatas kapal.

## DAFTAR PUSTAKA


[1]. Amrinul. (September 2018).*Dinas Jaga.* Jakarta :Djangkar

[2]. Arso Martopo. (September 2004). *Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.* Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

[3]. Arief laksmono. (2011). *Peraturan Pencegahan Tubrukan Di laut (online),* (http://www.arieflaksmono.com//peraturanpencegahantubrukanlaut//2011)

[4]. E.W Manikome SP-1.*Pengertian Tugas Jaga* Tanpa tahun.Jakarta : CV ariel & co

[5]._____.*Sosial Buku Suka Pelaut Dinas Jaga Watch Keeping.* Jakarta : CV. Ariel & co

[6]. Hadi Supriyono SP-1 &Djoko Subandrijo. (2008). *Buku Ajar COLREG 1972 dan Dinas Jaga Anjungan.*Yogyakarta :Deepublish

[7].*_____*, (2016). *Buku COLREG 1972 dan Dinas Jaga Anjungan*. Yogyakarta :Deepublish

[8]. Haryono Soleh, dkk (2017). *Dinas Jaga sesuai dengan International Regulatios for Preventing Collision at sea 1972 Amandment 2010.* Jakarta :Djangkar

[9]. Istopo.Dalam Buku P2TL (1972) Aturan2 :*Tanggung Jawab*

[10]. Mardiansaf, Rain. (Juli 217). *IlmuPelayaran. Jakarta :Djangkar*

[11].MT.Paputungan. (September 2008) .*Modul Bahan Ajar P2TL dan Dinas Jaga.* Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

[12].Pelautind. (2016). *STCW (Standar of Training Certification & Watchkeeping),*(http://pelautind.blogspot.com/2016/03/stcw.html)

[13]. Rubianto. (Juli 2018). *P2TL, Jaga Navigasi, Marpol, Keadaan darurat dan Sar.*Jakarta :Djangkar

[14]. Supriono, Hadi. (Maret 2017). *P2TL 1972 dan Dinas Jaga Anjungan.* Jakarta :Pendidikan Deeppublish