

## Analisis Dinas Jaga Laut Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan di AHTS LOGINDO STATURE

Muhammad Adriansyah.B<sup>1)</sup>, Zainal Yahya Idris<sup>2)</sup>, Firnayanti<sup>3)</sup>

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Program  
Studi Nautika

Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode Pos. 90172 Email:  
[madriansyah1929@gmail.com](mailto:madriansyah1929@gmail.com)<sup>1)</sup>, [zainalyahya@gmail.com](mailto:zainalyahya@gmail.com)<sup>2)</sup>,  
[firnafirnayanti@yahoo.com](mailto:firnafirnayanti@yahoo.com)<sup>3)</sup>.

### ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memberikan pandangan terhadap *Pelaksanaan Dinas Jaga* di atas kapal guna mencegah terjadinya bahaya tubrukan di atas AHTS Logindo Stature. Peraturan dinas jaga harus dipatuhi oleh seluruh perwira selama bertugas untuk menghindari terjadinya bahaya kecelakaan yang dapat merugikan semua pihak yang terkait. Semua perwira kapal harus mematuhi peraturan jaga tersebut tanpa pengecualian, karena keberhasilan perjalanan kapal sampai ke tujuan dengan aman dan tepat waktu sangat bergantung pada kemampuan dan kinerja awak kapal. Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif deskriptif, dengan wawancara dan observasi sebagai alat pengumpulan data. Penelitian ini menunjukkan bahwa kesadaran dan pemahaman awak kapal tentang Pelaksanaan Dinas Jaga di atas kapal, terutama di kapal AHTS Logindo Stature, masih kurang, sehingga penerapan aturan ini tidak optimal. Penulis meyakini bahwa dengan memberikan pandangan tentang metode pelaksanaan dinas jaga tersebut, awak kapal akan memiliki pemahaman yang lebih baik tentang dinas jaga di kapal, sehingga dapat mengurangi kelelahan saat melaksanakan tugas jaga.

**Kata kunci:** Aturan, Dinas Jaga, Kapal.

### 1. PENDAHULUAN

Seperti yang kita semua tahu, kapal merupakan sarana penting dalam pengangkutan barang melalui laut, yang mendukung kelancaran distribusi barang. Proses pengiriman barang dari satu tempat ke tempat lain dapat dilakukan melalui berbagai sarana transportasi, termasuk darat, udara, dan laut. Mengingat Indonesia terdiri dari banyak pulau yang saling terhubung melalui laut, maka transportasi laut menjadi pilihan utama untuk mendistribusikan barang. Agar proses ini berjalan lancar, diperlukan tanggung jawab dan etos kerja yang tinggi dari perwira dan awak kapal. Oleh karena itu, setiap perwira, terutama yang bertugas di bagian dek, harus memahami dengan baik aturan-aturan jaga.

Aturan-aturan jaga harus dipatuhi oleh perwira selama melaksanakan dinas jaga untuk menghindari terjadinya kecelakaan seperti tubrukan serta kejadian berbahaya lainnya. Seperti yang terjadi di kapal tempat peneliti praktek di AHTS Logindo Stature pada saat dinas jaga menuju Batam, Indonesia. AHTS Logindo Stature mengalami situasi bersilangan di daerah Selat Singapura sehingga hampir

terjadi tubrukan dengan MV.Fong Kuo, jam 18-24 malam. Hal ini belum disadari oleh mualim 2 karena selama pagi hingga sore, awak kapal sibuk membersihkan tanki semen. Dikarenakan pada saat itu muatan semen tersebut telah mengalami pembatuan yang mengharuskan semua crew baik perwira maupun ABK ikut membantu dan ikut bekerja sehingga menyebabkan mualim 2 mengalami fatigue atau kecapean. Tetapi pada saat itu terjadi komunikasi dari MV.Fong Kuo ke AHTS Logindo Stature maka dengan segera mualim 2 mengubah haluan sesuai aturan dan kesepakatan dengan MV.Fong Kuosehingga bahaya tubrukan dapat di hindari. Maka dari itu penulis mendapat data sebagai Prinsip-prinsip dinas jaga yang dapat membantu proses dinas jaga di AHTS Logindo Stature dapat dilaksanakan dengan baik dan aman.

Sebagai seorang mualim yang menjalankan tugasnya secara profesional, penting untuk memiliki data navigasi yang dapat dipertanggungjawabkan, yang biasanya diperoleh dari pemerintah, agen, atau pihak lain. Hal ini memerlukan partisipasi aktif dari mualim dalam mengolah informasi seperti rintangan navigasi, gangguan magnetik, dan pencemaran laut, sehingga pelaksanaan dinas jaga dapat dilakukan dengan efektif dan efisien.

Human error menjadi salah satu penyebab utama kecelakaan laut di Indonesia. Banyak kasus kecelakaan yang sebenarnya dapat dihindari jika mereka yang bertugas dalam navigasi kapal memahami dan menerapkan Collision Regulation 1972 dengan baik. Oleh karena itu, seorang nahkoda kapal harus memahami dan menerapkan peraturan tersebut secara menyeluruh, begitu juga dengan perwira jaga navigasi yang bertanggung jawab untuk melaksanakan tugas jaganya dengan efisien untuk mencegah kecelakaan laut.

Sesuai dengan aturan jaga yang ditetapkan di atas kapal, semua kapal wajib mematuhi aturan tersebut, termasuk perwira yang bertugas mengatur dinas jaga untuk mencegah kecelakaan. Keberhasilan pelayaran yang aman dan tepat waktu sangat bergantung pada kemampuan dan kinerja sumber daya manusia di kapal. Namun, terdapat beberapa kendala yang dirasakan oleh para mualim, seperti penyimpangan prosedur pelaksanaan dinas jaga di AHTS Logindo Stature yang tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan, serta kurangnya pemeliharaan kondisi fisik yang menyebabkan kelelahan saat bertugas. Penyimpangan ini sangat memengaruhi konsentrasi kerja dan produktivitas, yang pada akhirnya dapat berdampak buruk bagi kelangsungan operasi kapal.

## 2. KAJIAN PUSTAKA

Dinas jaga merujuk pada semua tugas terkait dengan pekerjaan jabatan saat sedang bertugas. Jaga merupakan kegiatan menjaga keselamatan, keamanan, dan piket. Pemeliharaan kapal adalah aktivitas perawatan dan perbaikan yang dilakukan baik oleh pihak kapal sendiri maupun pihak lain, baik selama operasi kapal maupun di luar masa operasi, untuk memastikan agar kapal tetap dalam kondisi yang layak sehingga dapat beroperasi secara optimal.

Berdasarkan definisi di atas, dinas jaga merupakan tugas menjaga situasi dan kondisi agar aman dan terkendali, yang dilakukan baik di kapal maupun di pelabuhan. Perwira jaga harus selalu berada di kapal dan dibantu oleh juru mudi yang bergantian serta melakukan perondaan keliling pada waktu tertentu. Di pelabuhan, petugas jaga terdiri dari perwira tugas jaga yang dibantu oleh juru mudi dan panjarwala/kelasi jaga, yang selalu berada di kapal.

Pemerintah harus memastikan bahwa perusahaan, nahkoda, kepala kamar mesin, dan seluruh petugas jaga memahami dan mematuhi persyaratan, prinsip, dan pedoman yang terdapat dalam kode STCW, untuk menjaga agar tugas jaga dapat terus dilaksanakan sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada di semua kapal yang berlayar. Nakhoda setiap kapal harus menjamin bahwa pengaturan tugas jaga tetap memadai untuk menjaga keamanan dan mempertimbangkan situasi serta kondisi yang ada, dengan arahan umum dari nakhoda. Menurut Rubianto (2014: 43) dalam serial buku nautika, P2TL, MARPOL, keadaan darurat, dan standar tugas jaga sesuai dengan bab VII bagian A STCW 1995, kebugaran untuk menjalankan tugas jaga menjadi faktor penting.

Menurut Amrinul, dkk (2019:14) Prinsip pengawasan tugas jaga di atas kapal dan dalam pelayaran laut/jaga laut harus diperhatikan serta memerlukan susunan jaga di anjungan, kecuali diatur oleh nakhoda di ataskapal.

Maritime Labour Convention (MLC), yang juga dikenal sebagai "Konvensi Buruh Maritim," adalah peraturan internasional yang ditetapkan oleh Organisasi Buruh Internasional (International Labour Organization, ILO) untuk menjamin hak dan kondisi kerja yang adil bagi pelaut di seluruh dunia. MLC tidak secara langsung berkaitan dengan "tugas jaga" dalam arti operasional sehari-hari di kapal, tetapi lebih pada standar yang harus dipenuhi dalam hal kondisi kerja,

akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan, perlindungan kesehatan, dan kebijakan keamanan.

Tugas-tugas ini biasanya jatuh pada perwira atau personel tertentu dikapal yang bertanggung jawab untuk memastikan kepatuhan terhadap MLC, serta pada inspektur dari otoritas maritim atau klasifikasi yang melakukan pemeriksaan rutin terhadap kapal.

International Chamber of Shipping (ICS-Kamar Dagang Pelayaran International) dan laporan Korban Navigasi No.15 Januari 1967 menyimpulkan hasil investigasi internasional yang menunjukkan bahwa kegagalan untuk menjaga kewaspadaan dan kelemahan dalam organisasi anjungan merupakan faktor utama dalam kecelakaan tubrukan dan kapal kandas. Kewaspadaan yang kurang dapat disebabkan oleh beberapa faktor, termasuk kelelahan yang terkait dengan jam istirahat yang diatur dalam Bab VIII STCW. Menurut konvensi tersebut, nahkoda, perwira, dan awak kapal lainnya yang bertugas di anjungan dan kamar mesin, atau tugas lain yang berkaitan dengan keselamatan, harus mengacu pada Konvensi Internasional tentang Standar Pelatihan, Sertifikasi, dan Penjagaan (STCW) 1978. Konvensi ini menetapkan bahwa nahkoda dan perwira yang bertugas dalam navigasi harus memperhatikan pedoman terkait kemampuan dan pencegahan kelelahan dalam pemantauan periode kelelahan setiap individu yang akan bertugas sebagai perwira jaga atau anggota jaga. Mereka harus mendapat istirahat selama minimal 10 jam dalam 24 jam, dapat dibagi menjadi dua periode dengan satu periode tidak kurang dari 6 jam. Persyaratan istirahat tersebut dapat diubah dalam keadaan darurat, latihan, atau situasi lain yang mendesak. Namun, pengurangan istirahat tidak boleh kurang dari 6 jam dan tidak boleh melebihi dua hari dalam periode 7 hari, dengan setidaknya 70 jam istirahat diberikan dalam seminggu. Untuk mencegah kelelahan, penting untuk memperhatikan persyaratan istirahat dan hanya melakukan pekerjaan yang berlebihan untuk situasi yang memerlukannya demi keselamatan atau lingkungan, atau untuk keadaan yang tidak terduga sebelumnya sebelum kapal berlayar. Meskipun tidak ada definisi teknis tentang kelelahan.

Perwira yang memimpin dinas jaga bertanggung jawab penuh atas jaga navigasi atau tugas jaga di laut, dan tidak diizinkan untuk menyerahkan tugas jaga kepada perwira pengganti jika ia yakin bahwa perwira pengganti tidak

mampu menjalankan tugasnya dengan baik. Dalam situasi seperti ini, nakhoda harus segera diberitahukan. Perwira pengganti jaga harus memastikan bahwa tim jaganya telah siap dan mampu menjalankan tugasnya dengan baik, terutama dalam hal menyesuaikan pandangan untuk kondisi gelap (night vision). Setengah jam (30 menit) sebelum waktu pergantian jaga, perwira pengganti yang akan bertugas dibangunkan "setengah". Kemudian, seperempat jam (15 menit) kemudian, diberitahu "seperempat". Perwira jaga yang akan menggantikan kemudian diberitahu tentang kondisi cuaca agar mereka dapat bersiap untuk pergantian jaga yang akan segera dilakukan.

Menurut Purwantomo, H, A (2004:3), kecelakaan tubrukan adalah situasi darurat yang terjadi ketika kapal bertabrakan dengan kapal lain, dermaga, atau benda terapung lainnya, yang dapat mengancam jiwa manusia, harta benda, dan lingkungan. Penyebab utama kecelakaan tubrukan di kapal umumnya disebabkan oleh kesalahan manusia.

Tujuan dari dinas jaga adalah untuk mencegah atau mengurangi risiko kecelakaan tubrukan, kandas, atau risiko lain yang terkait. Dengan demikian, diharapkan situasi yang aman dan terkendali dapat tercapai sesuai dengan harapan semua pihak. Namun, memenuhi tuntutan dari dinas jaga tidaklah mudah. Di lapangan, seringkali terjadi kecelakaan tubrukan dan kandas akibat pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai prosedur oleh perwira maupun awak kapal.

Pelaksanaan dinas jaga di kapal seringkali relatif, karena sulit untuk menentukan apakah suatu pekerjaan dilakukan secara maksimal atau tidak. Hal ini dipengaruhi oleh pandangan individu yang menilai apakah pekerjaan tersebut dilakukan dengan baik atau tidak. Peralatan navigasi di kapal yang masih menggunakan sistem operasi manual juga mempengaruhi pelaksanaan dinas jaga.

### **3. METODE PENELITIAN**

Penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif untuk menggambarkan dan menjelaskan permasalahan yang sedang diteliti. Deskriptif kualitatif, menurut Moleong (2002:6), mengumpulkan data berupa kata-kata, gambar, bukan angka. Laporan penelitian akan mencakup kutipan-kutipan data untuk memberikan gambaran, yang mungkin berasal dari wawancara, catatan

lapangan, foto, dokumen pribadi, catatan atau memo, serta dokumen resmi lainnya. Metode deskriptif adalah tulisan yang memberikan uraian dan penjelasan tentang suatu objek pada waktu tertentu tanpa membuat kesimpulan yang berlaku secara umum. Oleh karena itu, penulis akan memaparkan hasil studi dan penelitian yang diperoleh, baik dari pengalaman langsung selama praktek di laut maupun dari literatur buku.

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

MV Logindo Stature merupakan kapal supply type AHTS yang dioperasikan oleh perusahaan PT Logindo Samudramakmur.Tbk untuk melayani kapal dan platform yang ada diperairan Indonesia hingga Mancanegara. Kapal milik PT. Logindo Samudra Makmur.Tbk ini memiliki 19 crew kapal. Kapal di buat pada tahun 2012 memiliki bobot mati 1461 tondengan panjang 58,70 meter dan lebar 14,60 meter.

Berdasarkan hasil penelitian saat peneliti melaksanakan praktek laut diatas kapal AHTS Logindo Stature mengenai pelaksanaan dinas jaga laut untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan dengan kapal lain, maka penulis memperoleh data bahwa ada beberapa faktor pendukung yang mempengaruhi proses dinas jaga yang baik sehingga bisa mencegah terjadinya bahaya tubrukan di laut, faktor-faktornya sebagai berikut:

##### **a. Prosedur Dinas Jaga**

- 1) Prosedur pelaksanaan tugas jaga di laut melibatkan penentuan komposisi petugas jaga, yang melibatkan beberapa pertimbangan faktor, antara lain:
- 2) Pastikan anjungan tidak dibiarkan kosong.
- 3) Perhatikan kondisi cuaca dan jarak pandang, baik siang maupun malam.
- 4) Periksa penggunaan dan kondisi operasional peralatan navigasi.
- 5) Tinjau apakah dilengkapi dengan kemudi otomatis.
- 6) Evaluasi kondisi kamar mesin yang tidak dijaga (Unmanned).

- 7) Perhatikan situasi khusus yang tidak biasa terjadi dalam operasional kapal.

Dalam pelaksanaan tugas jaga, terdapat prosedur yang menekankan pada kedisiplinan dan tanggung jawab. Langkah-langkah yang diperlukan untuk meningkatkan kedisiplinan dan tanggung jawab termasuk:

- 1) Nakhoda mengatur tugas jaga navigasi.
- 2) Di bawah arahan Nakhoda, para perwira bertanggung jawab atas keselamatan pelayaran selama tugas jaga, terutama terkait dengan tubrukan dan kandas.
- 3) Sebelum bertugas, perwira dan jurumudi jaga diharapkan memiliki waktu istirahat yang memadai.
- 4) Pastikan kondisi tubuh perwira jaga dan jurumudi dalam keadaan baik.
- 5) Perwira jaga harus memeriksa kondisi kapal sebelum serah terima jaga.
- 6) Selalu siap dalam berkomunikasi dengan stasiun kapal lain dan stasiun pantai.
- 7) Lakukan plotting posisi kapal secara teratur untuk menghindari bahaya tubrukan.

#### b. Prinsip-prinsip tugas jaga

Adapun prinsip-prinsip dinas jaga yang dapat membantu proses dinas jaga di AHTS Logindo Stature dapat dilaksanakan dengan baik dan aman. Berikut prinsip-prinsip dinas jaga:

Prinsip-prinsip umum dalam tugas jaga navigasi adalah:

- 1) Disiplin dalam menyusun jadwal kerja, yang meliputi:
  - a) Menetapkan tujuan yang jelas.
  - b) Mengurangi kebiasaan negatif.
  - c) Melakukan latihan secara teratur.
- 2) Tanggung jawab dalam menjalankan tugas jaga, yang mencakup:
  - a) Bersikap proaktif.

- b) Mengambil inisiatif.
- c) Menunjukkan kejujuran.
- d) Berkomitmen secara total.
- e) Konsisten dalam pelaksanaan tugas.

c. Pelaksanaan Dinas Jaga

1) Pertukaran tugas jaga di laut

Pertukaran jaga dilakukan dengan cara menyerahkan tanggung jawab jaga dari perwira jaga sebelumnya kepada penggantinya. Perwira jaga yang baru akan dibangun setengah jam sebelum waktu pergantian, dan setelah berada di anjungan, ia harus memeriksa haluan kapal, lampu suar, dan menerima perintah dari Nakhoda. Selain itu, ia juga perlu beradaptasi dengan situasi yang ada di sekitarnya. Mualim yang akan digantikan harus memberikan informasi penting kepada penggantinya, seperti posisi terakhir kapal, kondisi cuaca, keberadaan kapal lain, dan aspek-aspek lain yang dianggap relevan. Selain bertugas di jaga, mualim yang telah menyelesaikan tugas jaga juga diwajibkan untuk melakukan rondaan di sekitar kapal, terutama pada malam hari. Rondaan ini meliputi pemeriksaan peranginan palka, kran air, cerobong asap, lashing muatan, dan sejumlah hal lainnya.

Hal-hal yang perlu diperhatikan pada saat serah terima jaga:

- a) Pastikan tidak menyerahkan tanggung jawab jaga kepada seseorang yang tidak mampu atau sedang mengalami sakit, dan dalam situasi ini, perlu memberitahukan kepada Nakhoda.
- b) Perwira pengganti harus meyakini bahwa anggota yang akan menggantikannya benar-benar siap dan mampu untuk melaksanakan tugas jaga dengan baik.
- c) Semua petugas pengganti jaga harus sudah beradaptasi dengan kegelapan, terutama saat malam hari. Jika belum, mereka tidak diperkenankan untuk mengambil alih tugas jaga.

2) Pelaksanaan dinas jaga saat kapal sedang berlayar

Pelaksanaan dinas jaga saat kapal sedang berlayar melibatkan sejumlah tugas dan tanggung jawab untuk menjaga keamanan, keselamatan, dan operasional kapal selama perjalanan.

## **5. PENUTUP**

Berdasarkan penelitian dan pengumpulan data yang telah dilakukan oleh penulis mengenai Pelaksanaan Dinas Jaga di kapal AHTS Logindo Stature, serta analisis yang telah dijelaskan sebelumnya, beberapa kesimpulan dapat ditarik sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan Dinas Jaga di AHTS Logindo Stature belum sepenuhnya mematuhi ketentuan yang berlaku baik di kapal maupun di perusahaan, hal ini disebabkan oleh kurangnya pemahaman dari awak kapal, khususnya bagian dek, terhadap aturan jaga, jam kerja harian, dan aturan jam istirahat yang sesuai dengan standar Internasional STCW '95.
- b. Kurangnya koordinasi dan komunikasi antara perwira dan bawahan berpotensi mempengaruhi produktivitas kerja di atas kapal, hal ini menandakan perlunya peningkatan dalam hubungan antarpersonil guna mencapai efisiensi dan keselamatan operasional yang lebih baik.

Penulis memberikan beberapa saran untuk memperbaiki sistem dinas jaga berdasarkan kesimpulan yang telah diambil terhadap permasalahan yang ada. Saran-saran tersebut meliputi:

- a. Penting untuk mematuhi ketentuan dan peraturan yang telah ditetapkan terkait dengan pelaksanaan dinas jaga, seperti yang diatur dalam Chapter VIII STCW 1995 section A-VIII/1 dan SOLAS, guna mencegah terjadinya penyimpangan prosedur.
- b. Nakhoda sebaiknya mengambil peran aktif dalam membangun komunikasi dan koordinasi antara perwira dan anak buah kapal. Misalnya, dengan mengadakan pertemuan reguler antar awak kapal untuk membahas kerjasama yang diperlukan guna meningkatkan keselamatan kerja di atas kapal.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Amrinul. (2019). *Dinas Jaga*. Jakarta:Maritim: Djangkar.
- [2]. *Convention on The International Regulation For Preventing Collisions At Sea (Colreg)1972*
- [3]. Dessler, Gary. (1998). *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Salemba Empat
- [4]. D.H, Moreby. (2001). *Manajemen Kepegawaian Kapal–kapal Niaga*, Edisi ke–1, Cetakan pertama, Penerbit Departemen Perhubungan, Jakarta
- [5]. IMO. (2009). *Safety Of Life At Sea (SOLAS) Consolidated Edition 2020*.
- [6]. Manikome, E.W. (1995). *Tugas Jaga (Watch Keeping)*
- [7]. Margono, S. (2005). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta,
- [8]. Mawardi K. (2021). *Pengaturan Pelaksanaan Dinas Jaga Di Kapal Sesuai STCW 1978 As Amended 2010*.
- [9]. Moleong, Lexy J. (2002). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung PT.Remaja Rosdakarya.
- [10]. Patton (1980). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosda Karya
- [11]. Purwantomo A. H. (2004). *Emergency Procedure & SAR*. Semarang Politeknik Ilmu Pelayaran.
- [12]. Rubianto. (2014). *Nautika P2TL, Jaga Navigasi, Marpol, Keadaan Darurat Dan Sar Makassar*. Buku Maritim.
- [13]. Sarwono, Jonatan. (2016). *Metodologi Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Grahal Ilmu, Yogyakarta.
- [14]. Sianipar. (2020). *Prosedur Dinas Jaga Laut*. Jakarta Maritim: Djangkar.
- [15]. *Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarer*
- [16]. (STCW) 1978 amendment 2010, IMO,London
- [17]. Sulistijo. (2002). *STCW 1995*. Semarang: PIP Semarang.

- [18]. Suwiyadi, M. (1999). *Transportasi Laut dan Bisnis Pelayaran*. Makassar: PIP Makassar.
- [19]. Supriyono. H, Subandrijo. D. (2016). *Colreg 1972 & Dinas Jaga Anjungan*. Yogyakarta. CV. Budi Utama.
- [20]. Tim PIP Makassar. (2002). *Dinas Jaga Program Diklat Ketrampilan ANT-III*. Makassar: PIP Makassar.
- [21]. Triadmodjo, Bambang. (2003). *Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset
- [22]. UU No. 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*.
- [23]. Kementrian Ketenagakerjaan. (2003). *Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan* <http://www.ics-shipping.org/>