

## Analisis Pelaksanaan Dinas Jaga Di Kapal Untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan

**Idfan A. Pratama**

Instruktur Program Studi Nautika Poltekpel Sulut

**Abstrak.** Pelaksanaan Dinas Jaga di kapal untuk Mencegah Terjadinya Bahaya Tubrukan Di MV. Ctp Golden. Dalam hal ini Perwira jaga memiliki peran penting dalam pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan pada kapal, dan optimalisasi penggunaan alat-alat navigasi untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan. 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 yang didapat penulis selama melakukan penelitian adalah pelaksanaan dinas jaga di kapal yang belum terlaksana dengan benar dikarenakan para crew kapal kurang disiplin dalam melaksanakan tugas jaga, dan kurangnya koordinasi antara management level, oprasionla level dengan supporting level dalam tugas jaga laut, maupun Pelabuhan di kapal Mv. Ctp golden.

**Kata Kunci:** *Dinas Jaga, Anjungan Kapal, Bahaya Tubrukan*

### A. PENDAHULUAN

Transportasi laut merupakan transportasi yang paling efektif dan efisien juga hemat energi, karena itu transportasi laut digunakan sejak dahulu sampai sekarang untuk pengiriman barang dari pulau ke pulau, ataupun antar negara dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan relative lebih murah jika dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain seperti transpotasi darat, terlebih lagi bagi transpotasi udara yang biayanya jauh lebih mahal jika dibandingkan dengan transportasi laut, transportasi laut juga dapat mengangkut muatan jenis apapun tergantung pada tipe kapalyang sedang dioperasikan akan tetapi disamping dari semua itu terdapat marabahaya yang selalu mengancam disetiap pelayaran yang kita kenal seperti tubrukan, kandas, ledakan, kebakaran, suhu sangat extrim sepertijika kapal berlayar di daerah kutup, kabut, badai, ombak besar, angin kencang, perubahanarus, perairan dangkal juga alur pelayaran yang selalu berubah setiap saat maupun cuaca-cuacaburuk lainnya yang dapat mengancam pelayaran, oleh karena itu menjadikan transportasi ini beresiko tinggi. Untuk itu, agar hal-hal tersebut diatas dapat terlaksana dengan baik, aman, dan lancar hingga sampai ke tujuan,dibutuhkan rasa tanggung jawab yang tinggi bagi para perwira maupun ABK di kapal. Untuk itu sebuah kapal dalam melaksanakan pelayaran harus betul-betul memperhatikanrambu-rambu lalu lintas laut di sekitar pelayaran dimana kapal tersebut berlayar, agar terhindar dari tubrukan antara kapal dan setiap perwira terkhusus kepada yang jaga di dek harus tahu apa yang seharusnya dilakukan jika mungkin terjadi keadaan

darurat terkhusus padabahaya tubrukan yang dapat terjadi sewaktu- waktu dalam situasi ini perwira jaga diharap mendapat mengambil keputusan dengan cepat dan tepat, dan tidak ragu-ragu didalmnya, juga mampu mengaplikasikan ilmunya berkaitan dengan (P2TL). Oleh karena itu sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan dikapal, semua crew kapal wajib melaksanakan aturan jaga tersebut tanpa terkecuali termasuk perwirayang mengatur dinas jaga dikapal untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan, karena keberhasilan suatu pelayaran sampai di tempat tujuan tanpa mengalami kecelakaan baik kapalkandas ataupun kapal trubrukan atau hal-hal lain yang menghambat pelayaran. Nah untuk itudalam hal ini sangat tergantung pada kecakapandan kompetensi sumber daya manusia yang adadikapal tersebut. Dalam pelaksanaan tugas jagadikapal saat sedang berlayar diperlukan konsentrasi, kedisiplinan, kewaspadaan, tanggung jawab dalam bekerja hal tersebut dilaksanakan oleh seluruh crew kapal khususnya pada bagian dek agar perusahaan pelayaran tidak mendapat klaim atas keterlambatan kapal. Maka pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlayar sangat penting danharus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran yang sesuai dengan ketentuan Nasional maupun ketentuan IMO.

Berdasarkan data yang tercatat di KPLP (Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai) yang dilaporkan oleh KNKT (Komite nasional keselamatan transportasi) dengan Direktur PT. Trans Asia Kunsultants Nomor 002/STD/KNTR/KNKT/IV/09 tanggal 16 April 2009 tentang Pekerjaan Kajian Analisis Trend Kecelakaan Transporasi Laut 2003- 2008. Dinyatakan bahwa pada tahun 2003-2008 jumlah kecelakaan kapal pelayaran di Indonesia terjadi 691 kasus kecelakaan. Pada tahun 2003 tercatat 71 peristiwa kecelakaan, tahun 2004:

79 kecelakaan, 2005: 125 kecelakaan, Laporan

akhir 2006: 119 kecelakaan, 2007: 159 kecelakaan dan pada tahun 2008 terjadi 138 kasus kecelakaan, rata-rata kenaikan selama 6 tahun terakhir adalah 17%. Jenis kecelakaan (13%), tubrukan (Sedangkan penyebab kecelakaan kapal adalah 37% human error, 23% kesalahan teknis, 38% karena kondisi alam dan 2% untuk penyebab lainnya. Menurut Perhubungan Laut puncak kecelakaan terjadi pada tahun 2007 dengan 159 peristiwa, sedangkan korban meninggal dan belum diketemukan terbanyak terjadi pada tahun 2006 dengan jumlah korban 223 orang.

## **B. Maksud dan Tujuan**

Secara umum berdasarkan uraian di atas maknaksud dan tujuan penulis membuat jurnal ini adalah

1. Sebagai sumbangan pemikiran tentang bernavigasi yang baik pada saat melaksanakan tugas jaga di anjungan agar kapal dapat terhindar dari bahaya tubrukan dibidang kenautikaan.
2. Untuk memberikan masukan atau saran bagi ABK mengenai pentingnya pelaksanaan dinas jaga di kapal. sesuai dengan prosedur maupun aturan jaga, sehingga pada akhirnya dapat lebih meningkatkan kinerja crew dalam mengatasi resiko tubrukan di kapal, agar semuanya dapat berjalan lancar sesuaidengan rencana
3. Untuk mengetahui pelaksanaan Dinas Jaga di kapal yang sesuai dengan aturan jaga dalam hal menghindari bahaya tubrukan.
4. Untuk mengetahui upaya apa sajakah yang dilakukan untuk menanggulangi ketika kapal dalam bahaya tubrukan.

## **C. Konsep Berdinas Jaga Di Kapal**

Jaga adalah melihat dan mengawasi dengancermat atau waspada pada lingkungan di sekitar kapal. Dalam tugas jaga laut biasanya berlangsung selama empat jam untuk perwira maupun ABK di kapal. Jadi perwira jaga adalah wakil nakhoda yang tanggung jawabnya setiap waktu adalah melaksanakan tugas jaga kapal dengan seksama. Perwira jaga juga harus mengenalsifat-sifat dari kapalnya dan harus mematuhi semua peraturan untuk mencegah tubrukan di laut.

Menurut Dr. Winardi SE ( 2003 : 43 ),Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaanjabatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjagakeselamatan dan keamanan, piket

### **1. Dinas harian:**

Dinas harian adalah pekerjaan atau kegiatan yang dilakukan pada hari-hari kerja, sedangkan hari minggu dan haribesar libur.

Tugas-tugas yang dilakukan meliputi tugas administrasi dan perawatan operasional kapal, sesuai jabatan dan tanggung jawab masing-masing personil.

### **2. Dinas jaga:**

Dilakukan diluar jam-jam kerja harian terdiri dari : jaga laut, jaga pelabuhan dan

jaga radio.

#### **D. Prinsip prinsip dasar melaksanakan JagaLaut.**

Capt. Istopo dalam buku P2TL 1972 dalam aturan-aturan, yang harusdiperhatikan yaitu Susunan jaga harus selamanya baik dan cukup untuk menanggulangi terhadap lingkungan, dan kondisi dan harus diperhitungkan, akan kebutuhan untuk melakukan pengamatan yang baik.

1. Maksud dan tujuan dilaksanakannyadinas jaga:
  - a. Menjaga keamanan, keselamatan crew, keselamtan kapal, keselamatan muatan /penumpangdan lingkungannya.
  - b. Melaksanakan atau mentaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (Nasional / Internasional).
  - c. Melaksanakan perintah atau instruksi dari perusahaan maupunnakhoda (tertulis lisan) atauStanding order / Bridge order.
2. Menentukan komposisi jaga dan beberapa faktor di bawah ini harusmenjadi pertimbangan :
  - a. Anjungan tidak pernah ditinggalkosong.
  - b. Keadaan cuaca jarak tampak siangmaupun malam
  - c. Penggunaan dan kondisi operasionalperalatan navigasi.
  - d. Apakah dilengkapi kemudi otomatis
  - e. Kamar mesin yang tidak dijaga (unmanned)
  - f. Keadaan khusus yang mungkin terjadi, sehubungan dengan operasi kapal yang tidak sebagaimana biasanya.

#### **E. Tugas dan Tanggung Jawab PerwiraJaga.**

1. Tidak boleh meninggalkan anjungan sebelum diganti.
2. Terus melaksanakan tanggung jawab, walaupun nahkoda ada di anjungan kecuali secara tegas nahkoda mengambil alih.
3. Jika ragu-ragu terhadap apa yang akandilakukan segera memberitahu nahkoda.
4. Selalu memeriksa haluan, posisi, kecepatan, dengan menggunakan setiap peralatan yang sesuai.
5. Mengetahui sepenuhnya letak semua alat-alat navigasi dan pengoperasiannya serta keterbatasanalat-alat tersebut.
6. Menggunakan peralatan navigasiseefektif mungkin.
7. Tidk boleh diberi tugas lain yang dapatmengganggu keselamatan navigasi.

8. Jika menggunakan radar, harus mengingat ketentuan - ketentuan collreg sehubungan dengan penggunaan radar.
9. Jika diperlukan tidak boleh ragu-ragu untuk menggunakan kemudi, mesin, dan semboyan bunyi.
10. Mengetahui sifat olah gerak kapal, termasuk lingkaran putar dan jarak henti, serta menyadari bahwa kapal-kapal lain mempunyai sifat-sifat yang berbeda.
11. Mencatat semua kegiatan berkaitan dengan navigasi dan olah gerak.
12. Jika akan masuk kamar peta untuk kepentingan navigasi, harus merasa yakin bahwa keadaan tetap aman dan pengamatan tetap dilaksanakan.
13. Melakukan pengujian alat-alat sebelum terjadi sesuatu yang membahayakan dan sebelum sampai di tempat tujuan, juga sebelum kapal berangkat.
14. Melakukan pemeriksaan secara berkala terhadap kemudi otomatis atau kemudi tangan.
15. Kesalahan kompas standard diperiksa paling sedikit sekali selama periode jaga dan setiap perubahan haluan yang cukup besar.
16. Membandingkan kompas standard diperiksa paling sedikit sekali selama periode jaga dan setiap perubahan haluan yang cukup besar.
17. Membandingkan kompas standard dan kompas gyro secara berkala.
18. Kemudi otomatis selalu diuji secara manual paling sedikit sekali selama periode jaga.
19. Lampu navigasi dan lampu-lampu lain selalu berfungsi dengan baik.
20. Peralatan kendali, indicator-indikator selalu berfungsi dengan baik.  
Implementasi STCW 2010 Amandemen 2010 Manila tentang Dinas Jaga.
21. Para perwira dan rating yang melaksanakan tugas jaga navigasi atau jaga kamar mesin, atau anak buah kapal lainnya yang diberi tugas berkaitan dengan keselamatan, pencegahan polusi, dan keamanan harus diberikan periode istirahat,
22. Nakhoda harus menempatkan pengumuman yang memuat pembagian jam kerja di atas kapal, yang berisikan informasi jadwal kerja/istirahat harian selama berlayar dan selama di pelabuhan, pada tempat yang mudah terlihat dan diakses di atas kapal, dalam bahasa yang dipergunakan di atas kapal dan dalam bahasa Inggris, untuk memudahkan bagi semua anak buah kapal.
23. Dokumentasi waktu istirahat harian harus terpelihara dengan baik dan

ditandatangani oleh nahkoda, atau perwira yang ditunjuk oleh nahkoda. Salinan dari catatan jam istirahat dan jadwal berkenaan crew kapal, yang sepatutnya disyahkan oleh nahkoda atau perwira yang diberi kewenangan oleh nahkoda, harus diberikan juga kepada crew yang bersangkutan.

#### **F. Bahaya Tubrukan**

Capt. E. W Manikome (2008), dalam serialbuku saku pelaut dari hasil penelitian padakorban akibat tubrukan di laut kandas dan sebagainya. Sering terungkap bahwa faktor penyebab utamanya adalah kegagalan untuk memelihara suatu tugas bernavigasi yang memadai, berbagai peraturan dan penyelesaian yang disetujui oleh para wakil dari Internasional Maritime Organization (IMO- Organisasi Maritim Internasional) dimaksudkan untuk membantu para pelaut dalam memenuhi tugas-tugas jaga mereka dengan seksama.

Menurut Capt. Agus Hadi Purwantomo (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 bendaan lingkungan. Adapun penyebab utama timbulnya suatu keadaan darurat di atas kapal yaitu:

- a. Kesalahan manusia
- b. Kesalahan peralatan
- c. Kesalahan prosedur
- d. Pelanggaran terhadap aturan, dan
- e. Eksternal action

Cara mengetahui adanya resiko tubrukansaat bernavigasi

- a. Jika baringan terhadap kapal tidak berubah.
- b. Jika baringan terhadap kapal lain sangat kecil.
- c. Berubah nyata atau lebih besar.
- d. Jika dua kapal semakin mendekat Tindakan yang harus dilakukan untuk

mencegah resiko tersebut ialah, menurut aturan 15 tentang situasi bersilangan yakni : Bila mana 2 buah kapal tenaga dengan haluan bersilangan yang dapat mengakibatkan bahaya tubrukan maka kapal yang disebelah kanannya terdapat kapal lain, maka harus menyimpang dan jika keadaan mengijinkan (bahaya tubrukan tidak ada) maka dpt memotong di depan kapal lain.

Berdasarkan data yang diperoleh dari KNKT (Komisi Nasional Keselamatan Transportasi) yakni kecelakaan kapal (tubrukan) akibat dari kelalaian

Perwira jaga saat dinas jaga di anjungan dan juga kelalaian ABK saat bernavigasi diantaranya :

1. Pada tanggal 16 Desember 2015, dua kapal container berbendera Norwegia MT. Stolt Commitment dan MV. Thorco Cloud bertabrakan di perairan singapura pada Rabu malam pukul 20.30.
2. Tanggal 1 April 2014, KM. Journey, KM. Fatimah III, KM. Lambelu tubrukan di sekitar buoy 10 alur pelayaran pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.
3. Pada tanggal 31 Mei 2013 KM. Untas Bahari Utama dengan KM. Untas Bengkulu, tubrukan di perairan Laut Jawa 1,7 Nml laut pelabuhan Tanjung Perak Jakarta.
4. Tanggal 11 Desember 2012 KM. Alken Pesat dengan KM. Alpine tubrukan di kolam pelabuhan Tanjung Perak Surabaya- Jawa timur
5. Pada tanggal 26 September 2012, KMP. Buhaga Jaya dengan MT. Norgas Cathinka
6. Tanggal 26 September 2011, KM. Marina Nusantara dengan TK. Pulau Tiga 330-22, tubrukan di alur pelayaran sungai Barito, Banjarmasin – Kalimantan selatan.
7. Minggu pagi 31 Agustus 2008, Kapal motor penumpang Belanak jenis ferry milik PT Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan menabrak kapal speed boat milik nelayan Pamuge di perairan Pantai Barat tepatnya 1,5 mil dari Pulau Putri arah barat, sekitar pukul 05.30 WIB.

#### **G. Prosedur dalam Mengatasi Keadaan Darurat**

1. Pendataan yaitu mendata kerusakan-kerusakan yang terjadi, keadaan stabilitas kapal, keadaan muatan, tingkat membahayakan kapal-kapal di sekitarnya /didekatnya, keadaan lingkungan dan lain-lain, sehingga kita dapat menentukan sejauh manakah keadaan darurat itu akan membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan.
2. Menetapkan dan mempersiapkan peralatan yang cocok untuk dipakai mengatasi keadaan darurat yang sedang terjadi beserta para personilnya.
3. Melaksanakan tata cara kerja khusus dalam keadaan darurat yang telah ditetapkan, yaitu melaksanakan Ship-board Emergency Contingency Plan yang ada di 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. Dalam hal pelaksanaan dinas jaga faktor manusia memegang peranan yang penting. Yang dimaksud manusia disini bukan hanya terbatas pada perwira maupun anak buah kapal, tetapi sangat tergantung pada manajemen pemimpin di kapal maupun di perusahaan.

Oleh karena itu, agar tidak terjadi bahaya tubrukan haruslah mematuhi prosedur dinas jaga yang berlaku di atas kapal dalam melaksanakan kegiatan dinas jaga, sehingga kegiatan dinas jaga tersebut dapat berjalan dengan baik sesuai dengan prosedur, sehingga kegiatan dinas jaga tersebut dapat berjalan dengan baik sesuai yang diharapkan dan pada akhirnya tidak menimbulkan kerugian yang tidak diinginkan.

#### **H. Defenisi Operasional**

1. Dinas Jaga adalah melihat dengan cermat atau waspada atau satu masa waktu untuk berjaga:
  - a. Cermat: Menyatakan memberikan perhatian penuh dan mengawasi dengan waspada atau menjaga kapal dengan seksama.
  - b. Awas: penjagaan dengan terus menerus dan sangat hati karena suatu alasan atau tujuan yang pasti terutama untuk melihat dan menghindari bahaya tubrukan.
  - c. Waspada: Menekankan pada suatu keadaan sangat siaga dan siap untuk bertindak mengatasi apapun yang akan terjadi.
2. Anjungan  
Anjungan (bahasa Inggris: bridge) adalah ruang komando kapal di mana ditempatkan roda kemudi kapal, peralatan navigasi untuk menentukan posisi kapal berada dan biasanya terdapat kamar nahkoda dan kamar radio. Anjungan biasanya ditempatkan pada posisi yang mempunyai jarak pandang yang baik ke segala arah.
3. Kapal  
Setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal tanpa berat benaman dan pesawat

terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air. Aturan Internasional Regulation For Prevention Collisions at Sea, 1972.

#### 4. Navigasi

Navigasi proses memperlakukan kapal dari tempat berangkat ke tempat tujuan berdasarkan penentuan kedudukan (*position*) dan arah perjalanan baik di medan sebenarnya atau dipeta, dan oleh sebab itulah pengetahuan tentang pedoman arah (*compass*) dan peta serta teknik penggunaannya haruslah dipahami.

### I. Pelaksanaan Tugas Jaga Di Kapal Mv.CTP Golden

#### 1. Perwira Tugas Jaga Navigasi Harus Selalu Mematuhi SOLAS 1974:

- Mempertimbangkan untuk menempatkan seseorang untuk mengganti kemudi otomatis dengan kemudi tangan disaat yang tepat untuk mencegah bahaya yang akan timbul.
- Pada waktu menggunakan kemudi otomatis tidak boleh membiarkan situasi berkembang sampai pada tingkat berbahaya sedang bantuan tidak dapat segera datang keanjungan.
- Menyadari bahwa pentingnya melakukan pengamatan yang baik untuk menghindari bahaya tubrukan.

#### 2. Tugas Jaga Menghadapi Bahaya Tubrukan

- Perwira jaga harus menguasai dan memahami Peraturan Internasional untuk mencegah tubrukan di laut
- Perwira jaga harus bertanggung jawab terhadap pelaksanaan semua aturan dalam COLREG 1972, (aturan 2).
- Perwira jaga harus melaksanakan pengamatan (look out) keliling yang layak (aturan 5).
- Perwira jaga harus menggerakkan kapal dengan kecepatan aman (aturan 6).
- Perwira jaga harus mengantisipasi dan mendeteksi adanya bahaya tubrukan serta mengambil tindakan sedini mungkin dengan tepat untuk menghindari bahaya tubrukan.

#### 3. Hal-hal yang perlu diperhatikan pada saat serah terima jaga

- Tidak menyerahkan tugas jaga kepada orang yang tidak mampu / sakit dll, dalam hal ini memberitahu Nakhoda.
- Perwira pengganti harus yakin bahwa anggotanya benar-benar siap / mampu melaksanakan tugas jaga dengan baik.

- Semua petugas pengganti jaga telah menyesuaikan diri dengan kegelapan(malam hari), apabilabelum tidak boleh mengambil alih tugas jaga.
- Perwira pengganti telah yakin tentang berbagai hal yang harus diketahui:
- Perintah-perintah umum dan perintah khusus dari Nakhoda berkaitan dengan navigasi kapal.
- Posisi, haluan, kecepatan dan draft kapal.
- Arus, cuaca, jarak tampak dan pengaruh terhadap haluan sertakecepatan.

## J. Jaga Laut

NO	JABATAN	WAKTU	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 )

Pada *aturan 5 Colreg '72* bahwa petugas jaga "senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dan dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi". Mengacu aturan tersebut diatas, bahwa para petugas jaga saat kapanpun mereka melaksanakan tugas jaga laut haruslah melaksanakan *aturan 5 Colreg '72* tersebut. Mereka dituntut harus dapat mewaspadaai secara visual yaitu, pengamatan dengan mata telanjang serta dengan pendengaran yaitu telinga dan dengan cara lain untuk senantiasa tanggap terhadap setiap perubahan situasi selama mereka melaksanakan jaga laut dianjungan. Mereka diberikan tanggung jawab moral terhadap keselamatan dan kenyamanan kapal beserta isi dan awaknya selama pelayaran di laut.

Berdasarkan Peraturan Internasional Mencegah Tubrukan Di Laut Th.1972 aturan-aturan berikut mengenai :

1. Pengamatan Keliling
2. Kecepatan aman (aturan 6) P2TL

3. Bahaya tubrukan (aturan 7) P2TL
4. Tindakan untuk menghindari tubrukan(aturan 8) P2TL
5. Penyusulan (aturan 13) P2TL
6. Situasi berhadapan (aturan 14) P2TL
7. Situasi bersilangan (aturan 15) P2TL

**K. Faktor penyebab terjadinya penyimpangan prosedur dinas jaga di kapal.**

1. Para awak kapal belum memahami khususnya bagian dek terhadap aturan jaga, aturan jam kerja harian serta aturan jam istirahat yang sesuai peraturan internasional yaitu *STCW'95*. 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.
2. Belum memahami pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya dapat mempengaruhi produktifitas kerja mereka. Penulis melihat apa yang telah dirasakan oleh para pekerja yang sedang mengalami kelelahan 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.
3. 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, Sebaliknya apabila komunikasi atau bahkan tidak ada komunikasi, para pekerja tidak mengetahui apa yang sedang terjadi. Mereka tidak memiliki alasan untuk mengidentifikasi dirinya dengan perusahaan dan mungkin mereka malahan akan menanamkan loyalitasnya kepada organisasi lain. Selama penulis praktek di kapal Mv. Ctp Golden ini, penulis mendapati pula adanya kekurangan harmonisan antara perwira dan anak buahnyadalam 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.

**L. Upaya-upaya yang dilakukan dalam mencegah terjadinya bahaya tubrukandi**

### **kapal Mv. CTP Golden.**

1. Pemahaman para awak kapalkhususnya bagian dek terhadap aturan jaga masih kurang maka sehingga diharapkan perusahaan memperkerjakan anak buah kapal 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.
2. Pentingnya kebugaran (fitness) terhadap kondisi serta kesehatan bagipara awak kapal yang nantinya akan sangat mempengaruhi produktifitaskerja mereka dibutuhkan kesadaran dari setiap pekerja untuk menjaga kondisi kesehatan masing-masing. Dan sebaiknya Nakhoda serta para perwira dikapal 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.
3. 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.

Penulis tetap menginginkan agar ketiga alternatif solusi diatas dapat diterapkan di Mv. Ctp Golden, supaya terjadi perubahan yang berarti dalam kehidupan serta suasana kerja dikapal. Namun apabila harus dievaluasi kembali tentang baik buruknya dan positif negatifnya dari beberapa alternatif diatas, penulis juga siap menerima hasil yang terbaik dari persoalan solusi permasalahan ini.

### **M. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dari analisa dan pengumpulan data yang telah dilakukan oleh penulis tentang bagaimana Pelaksanaan Dinas Jaga di kapal untuk menghindari bahaya tubrukan, serta uraian yang telah dijelaskan pada sub-sub

bagian diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Pelaksanaan Dinas Jaga di Mv. Ctp Golden belum memenuhi ketentuan yang berlaku yang ada di kapal dan Perusahaan, karena kurangnya pemahaman dari para awak kapal khususnya bagian dek terhadap aturan jaga, tanggung jawab jaga, dan serah terima jaga laut, kurang disiplin dalam pembagian jam kerjahan serta aturan jam istirahat yang sesuai dengan peraturan Internasional STCW '95.
2. Kurangnya koordinasi pada setiap kegiatan antara Mualim jaga, Juru mudi jaga, dan cadet, serta minimnya komunikasi antara perwira dan bawahan yang nantinya dapat mempengaruhi konsentrasi jaga dan produktivitas kerja mereka di kapal.

### **Daftar Pustaka**

- Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Purwantomo A. H. 2004. *Emergency Procedure & SAR*. Semarang : Politeknik Ilmu Pelayaran.
- Purwantomo A. H. 2004. *Teknik Pengendalian & Olah Gerak Kapal*. Semarang :
- Sulistijo. 2002. *STCW 1995*.  
Semarang: PIP Semarang.
- Suwiyadi, M. 1999. *Transportasi Laut dan Bisnis Pelayaran*.
- Tim PIP Semarang. 2002. *Dinas Jaga Program Diklat Ketrampilan ANT-III*.