

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Definisi Umum

Menurut Tim Penyusun Karya Tulis STIMART “AMNI” Semarang dalam buku pedoman penusun Karya Tulis menyatakan bahwa tinjauan pustaka bersikan teori-teori atau konsep yang dikemukakan dalam tinjauan pustaka ini harus benar-benar relevan terhadap judul Karya Tulis. Uraian teori atau konsep tersebut harus merujuk sumber pustaka.

1. Definisi Optimal adalah sebagai berikut :

- a. Menurut Komaruddin, (1992) Optimum adalah rangkaian kegiatan yang meminimumkan atau memperkecil kerugian yang muncul keseluruhan, atau memaksimumkan keuntungan keseluruhan.
- b. Menurut Kamus Istilah Manajemen, (1998) Optimum adalah tingkatan yang tersangat menguntungkan dalam batas-batas tertentu, Jadi optimal adalah kegiatan yang memperkecil kerugian ataupun memaksimalkan batasan – batasan tertentu dalam sebuah kegiatan tersebut.

2. Definisi Dinas Jaga

- a. Menurut Winardi, (1996) yaitu Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan piket.
- b. Menurut Tim Penyusun STIMART ”AMNI”, (2002) yaitu Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu sedang berlayar maupun kapal sandar dipelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas jaga meliputi :

1) Dinas harian

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

Dari definisi tersebut diatas Pengertian dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali.

c. Menurut Winardi, (1996) adalah Maksud dan tujuan dilaksanakannya dinas jaga adalah :

- 1) Menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban kapal, muatan, penumpang dan lingkungannya.
- 2) Melaksanakan / mentaati peraturan dan ketentuan-ketentuan yang berlaku (Nasional / Internasional).
- 3) Melaksanakan perintah / instruksi dari perusahaan maupun nakhoda (tertulis lisan) atau *Master Standing Order* .

3. Definisi Dinas Jaga Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*)

Menurut Dr. Capt H. Akbar Yhaya Yogerasi, SE, M.Mar, (2000) dinas jaga berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) adalah jaga yang di lakukan pada saat kapal sedang berlabuh jangkar di suatu daerah, biasanya tugas berlabuh jangkar di lakukan oleh perwira, juru mudi dan cadet di anjungan maupun di akomodasi serta di main deck. Yang penting juga untuk di ketahui bahwa berlabuh jangkar juga ada aturanya baik tempat labuh dan juga dinas jaganya. Adapun aturan Dinas Berlabu Jangkar (*Anchor Watch*) adalah :

- a. Segera setelah selesai berlabuh tentukan posisi kapal pada peta yang sesuai.
- b. Perwira jaga memeriksa posisi kapal secara berkala. Apakah tidak berubah atau hanyut.
- c. Jika kapal hanyut lakukan langkah - langkah yg perlu dan lapor nakhoda secepatnya.

- d. Memeriksa seluruh kapal (roda keliling).
- e. Memeriksa cuaca dan arus serta psg surut dan mengamati keadaan laut.
- f. Tanda - tanda siang hari dan malam hari.
- g. Memastikan bahwa kesiapan mesin induk dan mesin – mesin lain pada keadaan yang sesuai dengan pesan nakhoda.
- h. Bila jarak tampak berkurang, beritahu nakhoda.
- i. Pastikan bahwa lampu - lampu tanda berlabu jangkar atau tanda – tanda siang hari terpsang dengan benar.
- j. Melakukan langkah2 pencegahan pencemaran seuai dg peraturan yg berlaku.

4. STCW (*Standards of Training, Certification & Watchkeeping*) 1978.

Menurut Tim PIP Semarang, (2014) yaitu *STCW (Standards of Training, Certification & Watchkeeping – STCW)* adalah sebuah kebijakan dari hasil konvensi International yang draft-nya di buat di tahun 1978 dan di sempurnakan kembali dengan Amendment pada tahun 1995, dimana mengharuskan para seafarer untuk melengkapi dirinya dengan keahlian dan sertifikasi tertentu sesuai dengan penempatan tugasnya sebagai “Deck Officers” atau “Engine Officers”. *Standards of Training, Certification & Watchkeeping (STCW)* Merupakan yang pertama dalam menetapkan persyaratan dasar dalam latihan, sertifikasi dan dinas jaga dalam tingkat internasional. Sebelumnya standar latihan, sertifikasi dan dinas jaga untuk perwira dan anak buah kapal hanya ditetapkan oleh pemerintahan masing-masing, biasanya tanpa referensi dan penerapan dari negara lain. Sebagai hasilnya standar dan prosedurnya sangat bervariasi, meskipun pengapalan adalah masalah internasional yang mendasar. Konvensi ini menetapkan standar minimum yang berhubungan pada latihan, sertifikasi, dan dinas jaga untuk pelaut yang mewajibkan negara-negaranya untuk memenuhi atau melampauinya. Konvensi ini tidak berurusan dengan tingkatan awak kapal : IMO menetapkan pada area ini untuk di cakupi oleh peraturan 14 bab V tentang Konvensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa di Laut

(SOLAS), 1974, yang persyaratannya disokong oleh resolusi A.890(21) atas dasar keselamatan awak, yang diadopsi oleh sidang IMO pada tahun 1999, yang menggantikan resolusi yang sebelumnya yaitu resolusi A.481(XII) yang diadopsi pada tahun 1981.

5. Definisi Kapal

Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Menurut Undang-undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, terdapat beberapa pengertian tentang kapal, yaitu : “Kapal Perikanan” ialah kapal, perahu, atau alat apung lainnya yang dipergunakan untuk melakukan penangkapan ikan, pengangkutan ikan, pengolahan ikan, pelatihan perikanan, dan penelitian/eksplorasi perikanan. Kapal yang digunakan baik untuk keperluan transportasi antar pulau maupun untuk keperluan eksploitasi hasil laut, harus memenuhi persyaratan kelaik lautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut. Adapun Kelaik Lautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan keselamatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

Jenis-jenis kapal berikut adalah sesuai dengan yang disebutkan dalam SOLAS 1960 dan dalam Peraturan 2 Ordonansi Kapal-Kapal 1935, antara lain adalah Kapal Tanker, Kapal Roro, Kapal Feri, Kapal Pesiar, Kapal Cargo, Kapal Bulk Carrier, Kapal Tongkang, Kapal Hopper Tongkang, Kapal Angkat Berat, Kapal Floating Production.

Adapun definisi dari kapal Tanker yaitu kapal yang di desain untuk mengangkut barang dalam wujud cairan dalam jumlah yang besar. Kategori mutlak tankship termasuk juga kapal tanker minyak, kapal tanker kimia, dan pembawa gas alam cair. Kapal Tanker juga mempunyai bahayanya masing-masing.

6. Definisi Bahaya Tubrukan

Menurut Agus Hadi Purwantomo, (2004) 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.

Bahwa penyebab utama timbulnya suatu keadaan darurat di atas kapal adalah Kesalahan manusia, Kesalahan peralatan, Kesalahan prosedur, Pelanggaran terhadap aturan, Faktor dari luar (*Eksternal action*), Kehendak Tuhan Yang Maha Kuasa.

Langkah-langkah utama dalam mengatasi keadaan darurat yang terjadi di atas kapal adalah :

- a. Pendataan yaitu mendata kerusakan-kerusakan yang terjadi, keadaan stabilitas kapal, keadaan muatan, tingkat membahayakan kapal-kapal di sekitarnya/dermaga didekatnya, keadaan lingkungan dan lain-lain, sehingga kita dapat menentukan sejauh manakah keadaan darurat itu akan membahayakan keselamatan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan.
- b. Menetapkan/mempersiapkan peralatan yang cocok untuk dipakai mengatasi keadaan darurat yang sedang terjadi beserta para personilnya.
- c. Melaksanakan tata cara kerja khusus dalam keadaan darurat yang telah ditetapkan, yaitu melaksanakan *Ship-board Emergency Contingency Plan* yang ada diatas kapal.

7. Definisi Jaga Berlabuh Jangkar

Menurut Rahmat Priyono, (2012) yaitu Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga saat berlabuh jangkar (*anchor watch*) adalah :

Perwira jaga diharuskan untuk selalu berada di kapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi atau klati secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling (*security patrol*).

Secara umum tanggung jawab perwira jaga berlabuh jangkar, meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
- b. menjalankan perintah nahkoda antara lain: perintah nahkoda di anjungan (*master standing order*), tingkat *order* yang sifatnya umum atau khusus.
- c. menjalankan perintah / ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan Otaritas Pelabuhan.
- d. memastikan tindakan pengendalian akses masuk kapal dipertahankan sehubungan dengan keamanan kapal.
- e. Mengamati kondisi meteorologi dan pasang surut dan keadaan laut.
- f. Memimpin mengkoordinir regu jaga.
- g. Menjaga keamanan terhadap: pencurian, kebakaran, pencemaran, kerusakan, kecelakaan, kapal hanyut, kapal kandas dan sebagainya;
- h. Mampu melaksanakan tugas jaga pada saat kapal sedang berlabuh jangkar sampai selesai.
- i. Mengambil tindakan yang cepat dan tepat bila situasi mengharuskan untuk keamanan kapal.
- j. Mengambil tindakan untuk melindungi lingkungan dari polusi oleh kapal dan mematuhi peraturan pencemaran yang berlaku.

- k. Memperhatikan kondisi trim kapal saat berlabuh jangkar (*ship's condition*).
- l. Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.
- m. Memeriksa posisi jangkat setiap saat, apakah jangkar meggaruk, khususnya pada cuaca buruk, angin keras.
- n. Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh pada malam hari, dan memasang bola jangkar pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.
- o. Membaca draft dan mencatat keadaan kapal keseluruhan dari haluan hingga buritan (*ship's condition*)
- p. Memberitahu *master* semua tindakan yang jika diperlukan apabila posisi kapal berpindah atau larat.
- q. Jika terjadi jarak nampak terbatas (*restricted visibility*) hubungi *master*.

8. *Definisi Standard Of Training Certification And Watchkeeping (STCW) Amandemen 2010*

Menurut Agus Hadi Purwantomo, (2004) yaitu *Organisasi Maritime Internasional (IMO)* serta *stakeholder* utama lainnya dalam dunia industry pelayaran dan pengawakan global secara resmi meratifikasi apa yang disebut sebagai “Amandemen Manila” terhadap Konvensi Standar Pelatihan untuk Sertifikasi dan Tugas Jaga bagi Pelaut *Standard Of Training Certification And Watchkeeping (STCW)* dan Aturan terkait. Amandemen tersebut bertujuan untuk membuat *STCW* selalu mengikuti perkembangan jaman sejak pembuatan dan penerapan awalnya pada tahun 1978, dan amandemen selanjutnya pada tahun 1995 yang di terapkan. Amandemen Konvensi *Standard Of Training Certification And Watchkeeping STCW* akan diterapkan melalui prosedur penerimaan dengan pemahaman yang telah disepakati yang mengisyaratkan bahwa perubahan tersebut sudah harus diterima paling lambat 1 Juli 2011 kecuali bila lebih

dari 50 persen dari para pihak terkait *STCW* menolak perubahan yang demikian. Sebagai hasilnya, Amandemen *STCW* ditetapkan mulai berlaku pada tanggal 1 Januari 2012.

Hal-hal berikut menguraikan perbaikan-perbaikan kunci yang yang diwujudkan melalui Amandemen baru sebagai tujuan Amandemen *STCW* 2010 yaitu :

- a. Sertifikat kompetensi dan *endorsement*-nya hanya boleh dikeluarkan oleh pemerintah - sehingga mengurangi kemungkinan pemalsuan sertifikat kompetensi.
- b. Pelaut yang telah melalui pemeriksaan kesehatan sesuai standar medis umum untuk pelaut dari satu negara dapat berlaku dikapal yang berasal dari negara lain tanpa menjalani pemeriksaan medis ulang.
- c. Persyaratan refalidasi sertifikat dirasionalisasi untuk kepentingan pelaut.
- d. Pengenalan metodologi pelatihan *modern* seperti pembelajaran jarak jauh dan pembelajaran berbasis *Web*.
- e. Jam istirahat pagi pelaut dikapal diselaraskan dengan *Maritime Labor Convention ILO/MLC* (konvensi Buruh Maritim *ILO*) 2016, dengan maksud untuk mengurangi kelelahan.
- f. Memperkenalkan persyaratan-persyaratan tambahan untuk menghindari alkohol dan penyalahgunaan zat terlarang.
- g. Kompetensi dan kurikulum baru harus terus diperbaharui mengikuti perkembangan teknologi *modern* dan kebutuhan *real* dilapangan.
- h. Pelatihan penyegaran dibahas dengan layak dalam konvensi.

2.2 Sistem Dinas Jaga Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*) Di MT. Soechi Chemical VII

Di setiap kapal memiliki aturan dalam melaksanakan tugas berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) agar pada saat kapal berlabuh jangkar tidak terjadi hal yang menyimpangan yang terjadi seperti pencurian, kapal larat, jangkar menggaruk, dan banyak resiko yang terjadi akibat kelalaian crew kapal sendiri. Di MT. Soechi Chemical VII ada tugas - tugas Jaga Ketika Kapal Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*).

1. Sistem Waktu Jaga Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*) Di MT. Soechi Chemical VII

Di MT. Soechi Chemical VII sistem waktu dinas jaga kapal berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) yang telah digariskan mengikuti aturan internasional yaitu *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW)* Amandemen 2010.

Tabel 1 Waktu Jaga Berlabuh Jangkar Menurut *STCW* Amandemen 2010

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

Sumber : *STCW* 1978 Amandemen 2010

2. Sistem Tugas Jaga Ketika Kapal Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*) Di
MT. Soechi Chemical VII

Ada sistem yang harus di perhatikan oleh perwira jaga dan para ABK kapal dalam melaksanakan dinas jaga ketika kapal sedang berlabuh jangkar, perlu diperhatikan beberapa hal yaitu :

- a. Melakukan pengamatan secara berkala dengan waktu yang memadai untuk memastikan bahwa kapal tetap pada posisi labuh jangkar yang aman dengan memperhatikan obyek-obyek pantai yang ada.
- b. Menjamin bahwa pengamatan yang baik terus dilaksanakan.
- c. Memastikan bahwa pemeriksaan kapal dilakukan secara berkala.
- d. Mengamati keadaan gelombang dan cuaca serta keadaan laut.
- e. Memberitahu perwira jaga bila diduga jangkar menggaruk atau hanyut.
- f. Memastikan bahwa lampu-lampu navigasi telah dinyalakan (menurut waktunya) dan rupa-rupa benda/tanda-tanda telah ditempatkan (menurut keadaannya).
- g. Mengecek posisi kapal di peta atau di radar setiap setengah jam sekali

3. Sistem Serah Terima Tugas Jaga Berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) Di
MT. Soechi Chemical VII

Dalam serah terima tugas jaga berlabuh jangkar ada beberapa sistem yang serah terima jabatan berlabuh jangkar yang terdapat di MT. Soechi Chemical VII Sebelum penggantian tugas jaga, perwira atau ABK yang menggantikan harus merasa yakin akan berikut ini :

- a. Instruksi/order malam hari Nakhoda, jika ada
- b. Posisi labuh, baringan dan jarak benda navigasi, baringan dan jarak kapal di sekitarn8.ya
- c. daerah yang cukup pada waktu kapal mengambil posisi barunya karena perubahan pasang surut, lingkaran putar yang terplot di peta
- d. .Jangkar dan rantai yang digunakan /siap

- e. Kondisi operasional dan kesalahan alat navigasi yang digunakan
- f. Penerangan/isyarat yang benar diperlihatkan dan suling siap segera digunakan
- g. Keadaan pasang surut dan arus pasang surut
- h. Sarat kapal dan jarak bebas lunas dari dasar kapal
- i. Jarak nampak dan cuaca
- j. Peringatan/laporan navigasi dan meteorologi Tangga akomodasi dan/atau tangga pandu siap, jika perlu
- k. Keadaan deck termasuk sistem deteksi kebakaran, SPD dan PK, akomodasi dan bukaan kedap air
- l. Penerangan malam hari di seluruh bagian kapal
- m. Perlengkapan komunikasi siap digunakan
- n. Peraturan setempat / Perusahaan dipatuhi
- o. Perlindungan lingkungan laut / udara dipatuhi
- p. Persiapan sandar, jika ada, termasuk petunjuk pemberitahuan kepada masing-masing personil
- q. Instruksi sandar, jika ada
- r. Perkiraan waktu naiknya pandu, agen atau pejabat pelabuhan, Jika tidak ada pemberitahuan sebelumnya, VHF siap di saluran yang tepat
- s. Nama awak/kadet jaga keliling deck terhadap perompakan
- t. Buat laporan ke penguasa pelabuhan saat tiba/tolak, pindah posisi labuh, jika ada
- u. Keadaan kesiapan mesin induk, berkaitan dengan rencana sandar, keadaan cuaca dan perkiraan cuaca
- v. Berkaitan dengan larat kapal saat berlabuh