

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Standar Training Certificate and Watchkeeping (STCW)

Konvensi internasional tentang standar latihan, sertifikat dan dinas jaga untuk pelaut STCW 1978 menetapkan kualifikasi standar untuk kapten, perwira dan petugas diatas kapal niaga yang berlayar. STCW dilahirkan pada 1978 dari konferensi Organisasi Maritim Internasional (IMO) di London dan mulai ditetapkan pada tahun 1984.

Konvensi STCW 1978 merupakan yang pertama dalam menetapkan persyaratan dasar dalam latihan, sertifikat dan dinas jaga dalam tingkat internasional. Sebelumnya standar latihan, sertifikat dan dinas jaga untuk perwira dan anak buah kapal hanya di tetapkan oleh pemerintah 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 menerapkan standar minimum yang berhungan pada latihan, sertifikasi, dan dinas jaga untuk pelaut yang mewajibkan negara-negaranya untuk memenuhi atau melampauinya.

Konvensi ini tidak berurusan dengan tingkatan IMO yang menetapkan pada area ini untuk mencakupi peraturan 14 bab V tentang konvensi internasional tentang keselamatan jiwa di laut (SOLAS) 1974 yang persyaratannya didukung oleh revolusi A.890(21) atas keselamatan awak yang diadopsi oleh sidang IMO pada tahun 1999 yang menggantikan revolusi yang sebelumnya yaitu revolusi a.481(XII) yang diadopsi pada tahun 1981.

Salah satu hal yang paling penting dari konvensi ini yaitu memberlakukan kapal-kapal yang berasal dari negara yang tidak bergabung dalam negara bagian ketika mendatangi pelabuhan-pelabuhan dari negara yang tidak tergabung dalam negara bagian, ketika mendatangi pelabuhan-pelabuhan dari negara yang tergabung dalam negara bagian yang merupakan anggota dari konvensi. Artikel ke-X membutuhkan anggota-anggota untuk menerapkan langkah-langkah kontrol

dari semua bendera pada tingkatan kebutuhan untuk memastikan bahwa tidak ada lagi perlakuan yang menguntungkan yang di berikan untuk kapal yang berhak untuk mengibarkan bendera dari negara bagian yang tidak bergabung dalam anggota daripada yang diberikan pada kapal-kapal yang berhak untuk mengibarkan bendera dari negara bagian yang bergabung dalam anggota.

Kesulitan-kesulitan yang dapat timbul untuk kapal-kapal dari negara bagian yang tidak tergabung dalam anggota dari koverensi ini adalah salah satu alasan mengapa koverensi ini telah diterima oleh banyak negara. Sejak 2014 konvensi STCW telah mempunyai 158 anggota yang mewakili 98.8 persen dari tonase pengapalan dunia.

2.2 Safety of Life at Sea (SOLAS)

Peraturan Safety of Life at Sea (SOLAS) adalah yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup di laut dimulai sejak 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyak kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana.

Pada tahap permulaan mulai dengan memfokuskan pada peraturan kelengkapan navigasi kekedapan dinding penyekat kapal serta peralatan berkomunikasi kemudian berkembang pada konstruksi dan peralatan lainnya.

Modernisasi peraturan solas sejak tahun 1960 mengganti konvensi 1918 dengan SOLAS 1974 dimana sejak saat itu peraturan mengenai desain untuk meningkatkan faktor keselamatan di kapal mulai dimasukkan seperti :

1. Desain konstruksi kapal
2. Permesinan dan instalasi listrik
3. Pencegahan kebakaran
4. Alat-alat keselamatan
5. Alat komunikasi dan keselamatan navigasi

Usaha penyempurnaan peraturan tersebut dengan cara tersebut dengan cara mengeluarkan peraturan tambahan amandement hasil konvesi IMO dilakukan berturut-turut tahun 1966, 1967, 1971 dan 1973. Namun demikian usaha untuk memberlakukan peraturan-peraturan tersebut secara internasional kurang berjalan sesuai yang diharapkan karena hambatan prosedural yaitu diperlukannya 2/3 dari

jumlah negara anggota untuk memverifikasi peraturan dimaksud sulit dicapai dalam waktu yang diharapkan.

Pada tahun 1974 dibuat konvensi baru SOLAS 1974 dengan prosedur baru bahwa setiap amandement diberlakukan sesuai target waktu yang sudah ditentukan kecuali ada penolakan 1/3 dari jumlah negara anggota atau 50 % dari pemilik waktu yang diharapkan. Dengan memperhatikan dan melihat perkembangan - perkembangan yang sudah terjadi negara - negara yang sudah melakukan penandatanganan (Contracting Governments) satu diantaranya adalah negara Indonesia dan agar dapat mengembangkan keselamatan waktu di laut agar bisa lebih baik maka ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam SOLAS sering dirubah atau ditambah.

Kemudian atas undangan dari IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) di kota London negara Inggris mulai dari tanggal 21 Oktober 1974 sampai tanggal 1 November 1974 telah diselenggarakan konferensi yang dihadiri oleh 65 utusan negara penandatanganan. Itu belum termasuk peninjauan yang berasal dari negara-negara yang bukan penandatanganan dan peninjau dari organisasi-organisasi dari non pemerintah.

Hasil konferensi IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) tersebut adalah SOLAS 1974 atau international Convention for the Safety of Life at Sea of 1974. Walaupun sering terjadi perubahan dan juga adanya penambahan peraturan-peraturan (regulations) hendaknya kita tidak perlu khawatir karena inti/dasar dari isi (pokok) dari SOLAS adalah sama, artinya SOLAS tahun 1960, SOLAS untuk tahun 1974 dan SOLAS di tahun 1997 isi pokoknya sama, hanya terdapat beberapa perubahan atau penambahan saja.

Tahun 1948 the United Nations Maritime Conference telah menyetujui atau membentuk sebuah badan internasional. Hal ini dimaksudkan hanya semata-mata untuk hal-hal (persoalan) kelautan dan untuk mengkoordinasi tindakan tindakan yang diambil oleh negara-negara. Badan internasional itu adalah IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), bertempat di kota London, IMCO lahir pada tahun 1958 dan mulai aktif tahun 1959. Beberapa ketentuan-

ketentuan mulai diambil alih, diantaranya ialah Safety of Life at Sea of 1948 dan prevention of the Pollution of the Sea by Oil of 1954.

2.3 Tanggung Jawab dan Sistematika Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL)

Pada dasarnya yang bertanggung jawab sepenuhnya diatas kapal adalah nahkoda, namun sebagai seorang mualim yang sedang melaksanakan tugas jaga maka dialah yang harus bertanggung jawab dan melaksanakan tugas jaganya dengan baik. Nahkoda setiap kapal wajib menjamin bahwa pengaturan tugas jaga telah memadai untuk selalu dilaksanakan secara aman dibawah pengaruh nahkoda, perwira-perwira tugas jaga bertanggung jawab melaksanakan navigasi secara aman selama periode tugas jaga masing-masing. Hal ini harus diperhatikan guna melindungi lingkungan laut. Nahkoda, perwira dan bawahan harus mengetahui akibat serius dari pencemaran lingkungan laut karena operasional atau karena kecelakaan kapal dan harus menjaga kecermatan operasional atau karena kecelakaan kapal dan harus menjaga kecermatan untuk mencegah pencemaran terutama sesuai dengan peraturan internasional serta peraturan-peraturan yang berlaku di suatu pelabuhan.

Seorang mualim yang sedang melaksanakan tugas jaga harus benar-benar memperhatikan keadaan sekitar dan menjalankan aturan sesuai dengan P2TL. Aturan P2TL telah mencakup berbagai keadaan yang biasa terjadi di atas kapal, oleh sebab itu seorang mualim harus pandai menjalankan aturan tersebut. Aturan tersebut terdiri dari 38 aturan dan 3 aturan tambahan yang yang terbagi ke dalam empat bagian, tiga seksi, dan lampiran-lampiran. Aturan-aturan tersebut secara jelas telah menuntun para navigator agar dengan mudah melaksanakan suatu pelayaran dan terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan. Akan tetapi kita sekali kali dapat mengabaikan aturan-aturan tersebut apabila keadaan sudah mendesak dan tidak memungkinkan untuk masuk kedalam aturan itu. Sebagai seorang navigator tidak boleh timbul keraguan ketika keadaan sedang terdesak, mereka harus selalu bertindak cepat dan tepat. Sistematika P2TL yang harus dikuasai oleh para mualim, dapat dilihat pada tabel 1.

Tabel 1

Tabel Sistematika Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL)

No	PENGELOMPOKAN	ATURAN	JUDUL PERATURAN
I.	<u>Bagian A :</u> U m u m	1	Penerapan .
		2	Pertanggung – Jawaban .
		3	Definisi – definisi umum .
II.	<u>Bagian B :</u> <i>Seksi I :</i> Mengenai aturan-aturan menyimpang dan Berlayar . <i>Seksi II :</i> Sikap-sikap Kapal dalam keadaan melihat . <i>Seksi III .</i>	4	Penerapan .
		5	Pengamatan .
		6	Kecepatan Aman .
		7	Bahaya Tubrukan .
		8	Tindakan untuk menghindari tubrukan .
		9	Alur Pelayaran sempit .
		10	Bagan pemisah .
		11	Penerapan .
		12	Kapal-kapal layar .
		13	Penyusulan .
		14	Situasi berhadapan .
		15	Situasi menyilang .
		16	Tindakan oleh kapal yang menyimpang
		17	Tindakan kapal yang bertahan .
		18	Tanggung-Jawab antar kapal .
		19	Sikap kapal-kapal dalam penglihatan terbatas .

III.	<p style="text-align: center;"><u>Bagian C :</u></p> <p>Lampu-lampu dan sosok benda .</p>	<p>20</p> <p>21</p> <p>22</p> <p>23</p> <p>24</p> <p>25</p> <p>26</p> <p>27</p> <p>28</p> <p>29</p> <p>30</p> <p>31</p>	<p>Pemberlakuan .</p> <p>Definisi .</p> <p>Jarak tampak lampu-lampu.</p> <p>Kapal tenaga yang sedang berlayar .</p> <p>Menunda dan mendorong .</p> <p>Kapal layar yang sedang berlayar & Kapal yang sedang berlayar dengan dayung .</p> <p>Kapal yang terbatas kemampuan olah- Gerak nya .</p> <p>Kapal yang terkungkung oleh sarat nya .</p> <p>Kapal pandu .</p> <p>Kapal yang berlabuh & Kapal kandas .</p> <p>Pesawat terbang laut .</p>
IV.	<p style="text-align: center;"><u>Bagian D :</u></p> <p>Isyarat – isyarat bunyi dan cahaya .</p>	<p>32</p> <p>33</p> <p>34</p> <p>35</p> <p>36</p> <p>37</p>	<p>Definisi .</p> <p>Perlengkapan untuk isyarat bunyi .</p> <p>Isyarat-isyarat olah gerak & peringatan .</p> <p>Isyarat-isyarat bunyi dalam penglihatan.</p> <p>Isyarat-isyarat untuk menarik perhatian.</p> <p>Isyarat-isyarat bahaya .</p>
V.	<p style="text-align: center;"><u>Bagian E :</u></p> <p>P e m b e b a s a n .</p>	<p>38</p>	<p>P e m b e b a s a n .</p>
VI	<p style="text-align: center;"><u>Ketentuan Tambahan</u></p> <p style="text-align: center;"><u>I</u></p> <p>Penempatan dan Perincian Teknis Penerangan dan Sosok Benda</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>4</p>	<p>Definisi</p> <p>Kedudukan dan jarak tegak dari penerangan</p> <p>Kedudukan dan jarak mendatar Peneranga –penerangan</p> <p>Perincian tentang kedudukan penerangan pengenal untuk kapl-kapal</p>

			ikan, kapal keruk dan kapal yang melakukan kegiatan dalam air
		5	Tedeng untuk penerangan lambung
		6	Sosok benda
		7	Perincian warna penerangan
		8	Intensitas penerangan
		9	Sektor mendatar
		10	Sektor tegak
		11	Kekuaran cahaya penerangan yang bukan listrik
		12	Penerangan olah gerak
		13	Kapal cepat
		14	Pengesahan
VI I.	<u>Ketentuan Tambahan</u> <u>II</u> Isyarat Tambahan Untuk Kapal Nelayan yang Sedang Menangkap Ikan Berdekatan	1 2 3	Umum Isyarat untuk kapal trawl Isyarat untuk kapal oukat lingkak
VI II	<u>Ketentuan Tambahan</u> <u>III</u> Perincian Teknis Alat Isyarat Bunyi	1 2 3	Suling Genta atau gong pengesahan
IX.	<u>Ketentuan Tambahan</u> <u>IV</u> Isyarat Bahaya	1	Isyarat bahaya
X.	Lampiran-Lampiran .	Lam2p.I.	Penempatan dan perincian teknis lampu-lampu dan sosok benda .

	Lamp.II.	Isyarat-isyarat tambahan bangunan kapal nelayan yang sedang menangkap ikan yang saling berdekatan .
	Lamp.III.	Perincian teknis tentang alat-alat isyarat bunyi suling .
	Lamp.IV.	Isyarat-isyarat bahaya, Rekomendasi dari IMO pada waktu melaksanakan jaga laut .

Sumber : Capt. E.W Manikome SP.1, 2010, Tugas Jaga(Wach Keeping), CV.

Aries & Co, Jakarta

2.4 Pembagian Waktu Jaga Sesuai Dengan Aturan ILO

Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) telah memberikan aturan yang jelas akan pembagian tugas jaga. Tidak seperti halnya kehidupan di darat, kehidupan di laut menuntut kita untuk selalu dalam kondisi *stand by* (siap kerja) walaupun kondisi kita dalam posisi sedang istirahat. Tidak bisa di pungkiri kehidupan di laut yang *notabene* jauh dari khalayak ramai menuntut kita untuk dapat bertahan hidup dengan berbagai halangan dan rintangan yang ada, baik yang datangnya dari alam maupun dari kondisi kapal itu sendiri. Maka dari itu di buatlah aturan yang membagi seluruh crew kapal sesuai dengan jam kerja dan tugasnya masing-masing. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas jaga baik sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga maupun sebagai bawahan (Rating) yang ambil bagian dalam suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap 24 jam. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya tidak kurang dari 6 jam. Hal ini tidak harus diikuti jika berada dalam kondisi darurat atau kondisi operasional yang mendesak.

Dalam melaksanakan tugas jaga yang di berikan waktu minimum 10 jam istirahat tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut

asalkan pengurangan ini tidak lebih dari 2 hari dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama 7 hari / seminggu.

Seorang perwira yang akan melaksanakan tugas jaga harus benar-benar dalam kondisi yang bugar, tidak mengantuk, tidak sedang sakit maupun tidak sedang dalam pengaruh obat dan alkohol. Hal ini untuk menghindari kejadian-kejadian yang tidak diinginkan yang di sebabkan oleh faktor kesalahan manusia (human error). Begitupun selama melaksanakan tugas jaga harus benar – benar melaksanakan dinas jaga dengan baik, yaitu memperhatikan keadaan sekitar, memperhatikan cuaca dan secara continue selalu melihat dan mengeplot posisi kapal di peta. Di kapal tempat penulis praktek di buat jadwal untuk para perwira baik itu perwira yang bertugas di bagian dek maupun perwira yang bertugas di bagian mesin. Jadwal tersebut membagi satu hari ke dalam delapan jam jaga di mana seorang perwira melaksanakan jaga pada waktu siang dan malam dan setiap kali jaga terdiri dari empat jam. Adapun rincian jam jaga adalah sebagai berikut :

Tabel II

Tabel Pembagian Tugas Jaga di MV. LOGINDO STOUT

WAKTU	DECK	MESIN
08.00 – 12.00	Mualim II	Masinis II
12.00 – 16.00	Mualim I	Masinis I
16.00 – 20.00	Nakhoda	KKM
20.00 – 00.00	Mualim II	Masinis II
00.00 – 04.00	Mualim I	Masinis I
04.00 – 08.00	Nakhoda	KKM

Sumber : dari kapal MV. Logindo Stout