

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Dinas Jaga di Kapal

Tugas jaga Menurut **Kamus Besar Bahasa Indonesia** (1989:206), Dinas adalah segala sesuatu yang bersangkutan dengan urusan pekerjaan jawatan, sedang bertugas, bekerja. Jaga adalah berkawal atau bertugas menjaga keselamatan dan keamanan, piket.

Menurut **Tim Penulis PIP Semarang** (2002:16) pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga dikapal pada waktu kapal sedang berlayar maupun kapal sandar di pelabuhan telah diatur oleh perusahaan dan kapal dalam tugas dan tanggung jawabnya, dinas di kapal meliputi:

1. Dinas Harian
 - a. Dilakukan pada hari-hari kerja sedangkan hari minggu dan hari besar libur.
 - b. 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.

2.2 Sistem Umum Dinas Jaga di Atas Kapal

1. Prosedur Jaga Laut

Adapun prosedur jaga laut yang sesuai dengan ketentuan, yaitu :

- a. Jaga laut dimulai dari awal kapal lepas sandar dari pelabuhan sampai ke pelabuhan berikutnya.
- b. Perwira jaga terdiri dari satu perwira dek dan satu perwira mesin kecuali ada penetapan lain oleh nahkoda atau KKM.

- c. Serah terima jaga Perwira jaga dek dan masinis jaga setiap kapal pada umumnya sama. Seperti contoh kapal tempat taruna praktek, pada saat jam jaga mualim I (00.00 – 04.00) sebelum pergantian tugas jaga kurang lebih 30 menit sebelumnya pada jam 03.30 Jurumudi atau *Cadet* jaga menginformasikan kepada pengganti tugas jaga, yaitu Mualim II, Jurumudi II yang akan bertugas jaga berikutnya.
- d. Kegiatan-kegiatan yang harus dilakukan selama jaga laut adalah yang sifatnya untuk keselamatan kapal dan keamanan kapal. Secara umum tanggung jawab perwira jaga, meliputi hal sebagai berikut :
 - 1) Menjaga keamanan kapal antara lain : pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
 - 2) Menjalankan perintah nahkoda antara lain : *Master standing order, Night order* yang bersifat umum dan khusus.
 - 3) Menjalankan perintah/ketentuan yang berlaku antara lain : pemasangan penerangan, mencegah polusi air/udara, memasang bendera/semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraruran Bandar.

Menurut **Kurniawan Ridho** (2010 : 1) Petugas jaga terdiri dari : perwira jaga dibantu oleh juru mudi dan penjarwala/kelasi. Tugas jaga dilaksanakan pada saat :

- a. Kapal sedang berlabuh jangkar.
- b. Kapal sedang berlayar/dalam perjalanan ke pelabuhan tujuan.
- c. Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal tekepil pada pelampung kepil.
- d. Kapal sedang berolah gerak tiba di pelabuhan dan berangkat dari pelabuhan.
- e. Kapal sedang melakukan muat bongkar.
- f. Kapal menerima/menurunkan pandu.

2. Tugas dan tanggung jawab perwira saat kapal berlabuh

Menurut **Nur Hassan** (2007 : 5) Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal berlabuh jangkar antara lain :

- a. Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.
- b. Memeriksa posisi jangkar setiap saat, apakah jangkar menggaruk, khususnya pada cuaca buruk, angin keras.
- c. Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh jangkar pada malam hari, dan memasang bola hitam di haluan pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.

3. Tugas dan tanggung jawab perwira saat sedang berlayar

Menurut **Manikome**, (2012 : 10) Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal sedang berlayar, yaitu :

- a. Senantiasa waspada secara visual maupun pendengaran dengan segala cara lain terhadap setiap perubahan situasi.
- b. Mampu menggunakan alat-alat navigasi elektronik, jika diperlukan dan mengetahui segala keterbatasannya.
- c. Menggunakan jarak jangkauan radar yang memadai dan harus selalu dirubah secara berkala, sehingga setiap sasaran dapat dipantau sedini mungkin.
- d. Melakukan plotting sedini mungkin.
- e. Membuat penilaian tepat terhadap situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya.
- f. Mendeteksi adanya kapal-kapal dan orang-orang didalam keadaan marabahaya, kerangka kapal dan bahaya navigasi lainnya.

4. Tugas dan tanggung jawab perwira jaga di pelabuhan

Menurut **Subaidi**, (2000 : 5) Tugas dan tanggung jawab perwira jaga saat kapal di pelabuhan, yaitu :

- a. Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada seluruh bagian-bagian kapal.
- b. Memperhatikan pasang surut air di pelabuhan.
- c. Memperhatikan tangga, *tross-tross*, serta memasang *rat guard* pada tali kepil.
- d. Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik ke kapal.
- e. Membaca *draft* dan mencatat *ship's condition*.
- f. Mencegah polusi air maupun udara.
- g. Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.

5. Serah terima tugas jaga

Menurut **Manikome** (2000 : 32) Serah terima tugas jaga Perwira-perwira yang bertugas jaga tidak boleh menyerahkan kepada perwira penggantinya, jika timbul keraguan bahwa penggantinya tidak mampu untuk melaksanakan tugas jaganya secara efektif, maka dalam hal ini Nahkoda harus diberitahu. Perwira pengganti tugas jaga harus yakin bahwa anggota-anggotanya penjaganya cukup mampu untuk melaksanakan tugasnya secara efektif. Jika pada saat penyerahan tugas jaga sedang dilakukan operasi penting, maka hal ini harus diteruskan oleh perwira yang akan digantikan, kecuali bilamana diperintahkan lain oleh Nahkoda.

Tepat sebelum penyerahan tugas jaga, perwira pengganti harus diberitahu oleh perwira yang bertugas jaga mengenai hal-hal sebagai berikut :

- a. Sebelum serah terima jaga, penjaga sebelumnya harus melaporkan tugasnya kepada pengganti jaga dan menyakini laporan tersebut telah mengerti dan melakukan tugas jaganya.

- b. Jurnal juga telah diisi lengkap dan ditanda tangani oleh petugas jaga lama sebagai pertanggung jawaban tugas jaga.
- c. Posisi, haluan, kecepatan dan putaran mesin, jarak tampak, cuaca, pasang surut dan arus pasang surut.
- d. Bahaya dan kondisi yang mungkin akan dijumpai.
- e. Kondisi operasional perlengkapan navigasi termasuk kesalahan dan keterbatasannya.
- f. Isyarat-isyarat atau lampu-lampu yang dipasang atau dibunyikan,
- g. Keadaan alat-alat pemadam kebakaran.
- h. Perintah-perintah tetap dan khusus dari Nahkoda.
- i. Tiap keadaan penting lainnya terhadap keselamatan kapal, awak kapal, muatan atau perlindungan lingkungan dari pencemaran.
- j. Prosedur-prosedur untuk pemberitahuan kepada penguasa yang tepat tentang pencemaran lingkungan sebagai hasil dari kegiatan kapal.

Perwira pengganti sebelum mulai bertugas jaga harus memeriksa bahwa :

- a. Melakukan pemeriksaan keliling di sekitar akomodasi.
- b. Periksa keadaan *deck*, system deteksi kebakaran.
- c. Jurumudi dan *autopilot* paling sedikit 30 menit.
- d. Kesalahan pedoman/*gyro* ditentukan paling sedikit satu kali tiap jaga.
- e. Bandingkan pedoman magnet dan *gyro* paling sedikit 30 menit.
- f. Adakan pengujian *autopilot* tiap jaga.
- g. Lakukan pengujian seluruh penerangan nevigasi dan isyarat tiap jaga.
- h. Peraturan tentang tindakan keselamatan dan perlindungan kebakaran telah ditaati.
- i. Tidak adanya kondisi atau hal ikhwal luar yang membahayakan apapun lainnya.

6. Pelaksanaan tugas jaga

Menurut **Manikome** (2000 : 30-35) Melaksanakan tugas jaga harus :

- a. Melakukan tugas keliling untuk memeriksa kapal secara berkala pada waktu yang tepat.
- b. Menaruh perhatian khusus pada :
 - 1) Cuaca dan keadaan laut.
 - 2) Penataan semua peraturan tentang keselamatan dan perlindungan kebakaran.
 - 3) Kedudukan air di got-got dan tanki-tanki.
 - 4) Semua orang di kapal dan lokasinya, khususnya mereka yang berada di dalam ruangan-ruangan jarak jauh dan tertutup
 - 5) Pemasangan dan pembunyian secara tepat dari lampu-lampu dan isyarat-isyarat bunyi.
- c. Dalam cuaca buruk atau pada penerimaan peringatan topan, mengambil tindakan seperlunya untuk melindungi kapal.
- d. Mengambil tindakan purbajaga terhadap polusi lingkungan oleh kapal.
- e. Dalam keadaan darurat yang mengancam keselamatan kapal, dibunyikan alarm, beritahukan Nahkoda, mengambil semua tindakan yang mungkin guna mencegah kerusakan apapun pada kapal, muatannya dan para pelayar di kapal dan jika perlu minta bantuan dari penguasa di darat atau kapal-kapal yang berdekatan.
- f. Mengetahui tentang kondisi stabilitas kapal sehingga bila terjadi kebakaran, penguasa pemadam kebakaran di darat dapat diberitahukan tentang banyaknya air yang dapat di pompakan di kapal tanpa membahayakan kapal.
- g. Memberikan bantuan kepada kapal atau orang yang dalam marabahaya.
- h. Mencatat didalam buku harian semua peristiwa penting mengenai kapal.

7. Ketentuan tentang Familiarisasi yang diinginkan oleh konvensi STCW '95

Ketentuan familiarisasi yg disyaratkan oleh *ISM Code* :

- a. Bahwa setiap pelaut harus mengenal sebelum diberikan tugas-tugas.
- b. Bahwa dokumentasi dari familiarisasi ini harus dipelihara.
- c. Prosedur pengenalan kapal harus dikembangkan oleh perusahaan dan diberikan kepada Nahkoda.
- d. Prosedur-prosedur harus mengalokasikan cukup waktu untuk pengenalan.
- e. Prosedur-prosedur memasukkan ketentuan – ketentuan bahwa familiarisasi diselenggarakan oleh personel yg sesuai dan memenuhi kualifikasi yg cukup.
- f. Bahasa yg dipakai dapat dimengerti oleh ABK yg baru bergabung.

8. Hubungan *ISM Code* dan konvensi STCW '95

ISM Code adalah ketentuan internasional tentang management untuk:

- a. Pengoperasian kapal secara aman
- b. Pencegahan pencemaran di laut

9. STCW Bab VIII: Tugas Jaga.

Bagian Aturan *STCW* ini akan diselaraskan dengan *ILO MLC*. *ILO MLC* telah ditandatangani pada tahun 2006 dan dibuat sebagai aturan baru yang mengatur hak para pelaut sehingga akan ada *standar minimum global* tentang bagaimana pelaut diperlakukan harmonisasi dengan *IMO MLC*. Ketika *IMO (International Maritime Organization)* melakukan pengawasan atas sertifikasi berdasarkan *Konvensi STCW*, *ILO* melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan *Konvensi MLC*. Ketika *ILO* mengadopsi “*Seafarers Bill of Rights*” (Hak-Hak Dasar Pelaut) bagi para pelaut di dunia, semua pihak – pemerintah, pelaut dan pemilik kapal – memuji standar kerja baru ini sebagai perkembangan penting bagi sektor industri dunia yang paling terglobalisasi.

IMO telah mengambil langkah penting untuk membangun perlindungan di bidang keselamatan, sertifikasi dan polusi, tetapi sektor ini dibanjiri dengan berbagai standar ketenagakerjaan internasional dari sejak lebih dari delapan dekade terakhir. *ILO MLC 2006* memodernisasi standar-standar ini untuk :

- a. Konsolidasi dan memperbarui lebih dari 60 *Konvensi ILO* dan Rekomendasi-rekomendasinya yang telah pernah dibuat sebelumnya.
- b. Menetapkan persyaratan minimum bagi pelaut untuk bekerja pada sebuah kapal.
- c. Menangani kondisi kerja, akomodasi, fasilitas rekreasi, makanan dan katering, perlindungan kesehatan, perawatan medis, perlindungan kesejahteraan dan jaminan sosial.
- d. Mempromosikan kepatuhan bagi operator dan pemilik kapal dengan memberikan fleksibilitas yang cukup pada pemerintah untuk menerapkan persyaratan dalam cara yang terbaik disesuaikan dengan undang-undang nasional masing-masing negara.
- e. Memperkuat mekanisme penegakan/pelaksanaan pada semua tingkatan, termasuk ketentuan untuk prosedur keluhan yang tersedia bagi pelaut, pengawasan yang dilakukan oleh para pemilik kapal dan nakhoda terhadap kondisi kapal-kapal mereka, yurisdiksi negara bendera dan kontrol atas kapal mereka, dan inspeksi negara pelabuhan pada kapal asing.

10. Ketentuan *section B-VIII/1 STCW*

Sesuai dengan *section B-VIII/ 1 STCW* untuk jaga di laut, dapat ditetapkan sebagai teladan dalam jaga pelabuhan :

- a. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “Sesuatu kegiatan yang mendesak” harus hanya pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.
- b. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat dalam pengoprasiian kapal harus selalu waspada terhadap factor-factor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut, termasuk (tetapi tidak terbatas) factor-factor yang disebutkan oleh organisasi, yang harus dipertimbangkan ketika membuat keputusan-keputusan yang berkaitan dengan pengoprasiian kapal.
- c. Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal berikut harus diperhatikan :
 - 1) Ketentuan-ketentuan yang harus dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau tidak masuk akal tidak akan diterapkan didalam *section A-VIII/1* secara khusus, tidak boleh diartikan bahwa jam-jam kerja yang selebihnya dapat dicurahkan pada tugas jaga atau tugas-tugas lain.
 - 2) Frekuensi dan lama periode istirahat, serta pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi, adalah merupakan factor-factor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.
 - 3) Ketentuan-ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.

- d. Pemerintah-pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja dan istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan terkait.
- e. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah harus meninjau kembali ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

11. Dinas Jaga Berdasarkan *ISPS Code*

“*The Imo*” menyatakan bahwa “*The Internasional Ship dan Port Facility Security Code (ISPS Code)* adalah serangkaian langkah-langkah komprehensif untuk meningkatkan keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. *ISPS Code* terdiri atas dua bagian yaitu :

- a. Bagian A

Berisi tentang persyaratan wajib untuk pemerintah Kapal/Perusahaan, dan fasilitas pelabuhan.

- b. Bagian B

Berisi tentang pedoman, latar belakang, pemenuhan, dan bantuan. Keamanan Pelayaran (*Maritim Security*) dimasa sekarang dan akan datang cenderung terganggu atau terancam karena semakin meningkatnya ancaman terhadap kelancaran kegiatan pelayaran atau semakin luasnya jangkauan kepentingan angkutan laut. Kapal sebagai sarana angkutan laut dan pelabuhan sebagai *interface* angkutan laut dapat dimanfaatkan untuk perbuatan yang merugikan banyak pihak, misalnya penyelundupan obat-obat terlarang, pencurian muatan, bahkan kapal sebagai sarana angkutan laut dapat digunakan sebagai senjata pemusnah masal.

Kalangan internasional, khususnya negara-negara anggota *IMO* melihat ancaman terhadap keamanan pelayaran (*Maritim Security*) harus segera diantisipasi, terlebih lagi setelah melihat peristiwa 11 September 2001 di mana sarana transportasi udara dapat digunakan sebagai senjata yang menghancurkan.

IMO melalui konferensi pada Desember 2002 menetapkan amandemen terhadap *SOLAS* 1974, dimana *SOLAS* yang pada hakekatnya adalah tentang keselamatan jiwa di laut, tetapi dengan amandemen ini maka *SOLAS* juga mencakup keamanan (*Security*) dan Pelabuhan (Darat). Dengan demikian berarti keamanan kapal dan pelabuhan adalah bagian yang integral dari keselamatan di laut. Hasil amandemen ini memperoleh suatu ketentuan internasional yang mengatur masalah keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. Ketentuan ini dikenal dengan nama *ISPS Code (Internasional Ship and Port Facility Security Code)*. Adapun tujuan *ISPS Code* :

- a. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja sama internasional yang meliputi kerja sama antara negara-negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi local, industri local, industri pelayaran dan pelabuhan untuk mendeteksi ancaman keamanan yang mempengaruhi kapal fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk perdagangan internasional.
- b. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara peserta, badan-badan pemerintah, administrasi local, industri local, industri pelayaran dan pelabuhan, pada tingkat nasional internasional meningkatkan keamanan maritime.
- c. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan.
- d. Menyediakan suatu metodologi penilaian keamanan agar memiliki rancangan dan prosedur mengambil langkah-langkah perubahan tingkat kerawanan.