

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Dinas Jaga

Dinas jaga adalah segala sesuatu kegiatan pengawasan yang dilakukan selama 24 (dua puluh empat) jam yang dilakukan dengan tujuan urusan pekerjaan supaya terciptanya keselamatan dan kemandirian saat sedang bertugas. Pelaksanaan dinas jaga yang dilakukan oleh petugas jaga di kapal pada waktu kapal sedang berlayar maupun kapal sedang berlabuh jangkar telah diatur oleh peraturan *Standart Of Training Certification And Watchkeeping* (STCW).

Dari sumber diatas dinas jaga adalah suatu pekerjaan jaga yang dilakukan di kapal atau di pelabuhan untuk menciptakan situasi dan kondisi agar aman dan terkendali. Maksud dan tujuan dilaksanakannya dinas jaga adalah :

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

2.2 Pengertian Kapal

Menurut pasal 309 ayat (1) KUHD, Kapal adalah semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya, Termasuk didalamnya adalah Kapal karam, Mesin pengeruk lumpur, Mesin penyedot pasir, Dan alat pengangkut terapung lainnya, Meskipun benda-benda tersebut tidak dapat bergerak dengan kekuatannya sendiri namun dapat digolongkan kedalam “alat berlayar” karena dapat terapung/mengapung dan bergerak di air.

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.

Sementara 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 kelayak lautan, sehingga menjamin keselamatan kapal selama pelayarannya di laut. Adapun Kelayak Lautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.

2.3 Dinas Jaga Saat Berlabuh Jangkar

Peraturan VIII tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah :

- a. Pemerintah harus mengarahkan perhatian kepada nakhoda, kepala kamar mesin dan seluruh petugas jaga pada persyaratan-persyaratan, prinsip-prinsip dan pedoman-pedoman yang ada di dalam kode STCW Amandemen 2010 yang harus dicermati guna menjamin keselamatan suatu tugas jaga yang terus menerus, sesuai dengan situasi dan kondisi yang ada akan tetap terpelihara sepanjang waktu di semua kapal yang sedang berlayar maupun berlabuh jangkar.
- b. Pemerintah harus meminta nakhoda setiap kapal untuk menjamin bahwa pengaturan tugas jaga tetap memadai guna memelihara suatu tugas jaga yang aman dengan mempertimbangkan situasi dan kondisi yang ada, dan bahwa dibawah pengarahan umum dari Nakhoda maka:

1. Perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan sedang harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di kamar peta atau ruang bridge control.
2. Operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.
3. Perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana ditegaskan dalam STCW Amandemen 2010 dan di bawah pengarahannya Kepala Kamar Mesin, harus segera ada di tempat dan ada dalam jangkauan untuk menangani ruangan-ruangan mesin, dan jika diperlukan harus berada di ruangan mesin selama periode-periode tanggung jawabnya.
4. Suatu tugas jaga yang memadai dan efektif dipelihara guna tujuan keamanan sepanjang waktu, ketika kapal sedang sandar dan jika kapal yang bersangkutan membawa muatan yang berbahaya, maka pengaturan tugas jaga harus memperhitungkan sepenuhnya tentang sifat, kualitas, kemasan dan penyimpanan muatan berbahaya yang bersangkutan dan juga harus memperhitungkan sepenuhnya setiap kondisi tertentu yang berlaku di atas kapal maupun di darat.

Dalam *Chapter VIII STCW Amandemen 2010 section A-VIII / 1*, kemampuan untuk bertugas :

1. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dari suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
2. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
3. Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi

darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.

4. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragrah 1 dan paragrah 2 di atas, tetapi metode minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.
5. Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempelkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat.

Dalam *Chapter VIII STCW Amandemen 2010 Section B-VIII / 1*, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan :

1. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “sesuatu kegiatan yang mendesak” harus hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi diawal pelayaran.
2. Meskipun untuk “kelelahan” tidak ada definisi yang seragam, tetapi setiap orang yang terlibat di dalam pengoperasian kapal harus selalu waspada terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan tersebut.

Dalam menerapkan peraturan VIII/1, hal-hal berikut ini harus diperhatikan :

1. Ketentuan-ketentuan yang dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau masuk akal tidak akan diterapkan di dalam 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 faktor-faktor materi yang mencegah terjadinya kelelahan.

3. Ketentuan dalam hal ini bervariasi untuk kapal-kapal yang melakukan pelayaran-pelayaran pendek, asalkan pengaturan keselamatan tetap diterapkan.
4. Pemerintah-pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam kerja istirahat bagi para pelaut, dan catatan-catatan semacam ini harus diperiksa oleh pemerintah yang bersangkutan secara berkala, guna menjamin kepatuhan terhadap peraturan-peraturan yang terkait.
5. Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan-kecelakaan laut, pemerintah-pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

2.4 Bahaya Tubrukan

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.

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 di atas kapal.

2.5 Jaga Pelabuhan

Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga di Pelabuhan (*watchkeeping on the port*) adalah :

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

a. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:

- 1) menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
- 2) menjalankan perintah nahkoda antara lain: standing order, tingkat order yang sifatnya umum atau khusus.
- 3) menjalankan perintah / ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan yang berlaku.

b. Petugas jaga di pelabuhan terdiri dari: perwira tugas jaga dibantu oleh juru mudi dan panjarwala / kelasi jaga dan selalu berada di kapal.

- 1) Memimpin mengkoordinir regu jaga;
- 2) Menjaga keamanan terhadap: pencurian, kebakaran, pencemaran, kerusakan, kecelakaan, kapal hanyut, kapal kandas dan sebagainya;
- 3) Menjalankan peraturan dan ketentuan yang berlaku;
- 4) Melaksanakan perintah instruksi perusahaan maupun dari nahkoda (*Standing order, bridge order, dll*)
- 5) Melapor kepada nahkoda apabila terjadi hal-hal yang luar biasa (ragu-ragu).
- 6) Mampu melaksanakan tugas jaga pada saat kapal sedang berlabuh jangkar, sandar di dermaga, terkepil pada pelampung kepil, berolah gerak, bongkar muat dan menerima / menurunkan pandu.
- 7) Mengambil tindakan yang cepat dan tepat bila situasi mengharuskan untuk mengamankan kapal.

c. Pelaksanaan tugas jaga di pelabuhan:

- 1) Kapal sedang berlabuh jangkar
- 2) Kapal sedang sandar di dermaga dan kapal terkepil pada pelampung kepil.
- 3) Kapal sedang berolah gerak:
 - tiba di pelabuhan
 - berangkat dari pelabuhan
- 4) Kapal sedang melakukan bongkar muat
- 5) Kapal sedang menerima / menurunkan pandu

d. Tugas dan Tanggung Jawab Perwira Jaga Saat Kapal Berlabuh Jangkar:

- 1) Mengontrol keliling kapal terhadap perahu-perahu pencuri, maupun bahaya-bahaya lain.
- 2) Memeriksa posisi kapal setiap saat.
- 3) Memeriksa posisi jangkar meggaruk atau tidak khususnya pada cuaca buruk, angin kencang.
- 4) Menyalakan penerangan yang sesuai bagi kapal berlabuh pada malam hari, dan memasang bola jangkar pada siang hari serta memberikan isyarat bunyi dalam tampak terbatas.
- 5) Meronda perangan palka, kran-kran air, lashing muatan, cerobong asap.
- 6) Mengisi *check list anchor watch*.
- 7) Mengisi prosedur jaga pada waktu berlabuh jangkar.
- 8) Mengisi dek *log book*.

2.6 STCW Amandemen 2010

Pada Juni 2010, Organisasi Maritim Internasional dalam industri pelayaran secara resmi meratifikasi apa yang disebut dengan “Amandemen Manila” terhadap konvensi standar pelatihan untuk sertifikasi dan tugas jaga bagi pelaut dan aturan terkait, Amandemen tersebut bertujuan untuk membuat STCW selalu mengikuti jaman sejak pembuatan dan penerapan awalnya pada tahun 1978 dan amandemen selanjutnya pada tahun 1995.

Tujuan STCW Amandemen 2010 :

- a. Sertifikat kompetensi dan *endorsement* hanya boleh dikeluarkan oleh pemerintah sehingga mengurangi kemungkinan pemalsuan sertifikat kompetensi.
- b. Pelaut yang telah menjalani pemeriksaan sesuai standar medis umum untuk pelaut dari satu negara dapat berlaku di kapal yang berasal dari negara lain tanpa menjalani pemeriksaan medis ulang
- c. Persyaratan revalidasi sertifikat dirasionalisasi untuk kepentingan pelaut
- d. Pengenalan metodologi pelatihan *modern* seperti pembelajaran jarak jauh dan pembelajaran berbasis *web*
- e. Jam istirahat bagi pelaut dikapal diselaraskan dengan persyaratan *Maritime Labor Convention* dengan maksud untuk mengurangi kelelahan
- f. Memperkenalkan persyaratan tambahan untuk menghindari alkohol dan penyalahgunaan zat terlarang
- g. Kompetensi dan kurikulum baru harus terus diperbarui mengikuti perkembangan teknologi *modern*
- h. Pelatihan penyegaran dengan layak dalam konvensi