

## PROSEDUR SERAH TERIMA TUGAS SEBELUM CREW MELAKSANAKAN DINAS JAGA DI KAPAL KM. SABUK NUSANTARA

Dedi Nuryaman<sup>1\*</sup>, Shela Denisyanti<sup>2</sup>  
<sup>1,2</sup>Prodi Nautika AKMI Suaka Bahari Cirebon

\*Email: [dedinuryaman@akmicirebon.ac.id](mailto:dedinuryaman@akmicirebon.ac.id)

Email: [sheladenisyanti@akmicirebon.ac.id](mailto:sheladenisyanti@akmicirebon.ac.id)

### ABSTRACT

*The role of sea transportation is one of the important modes of transportation. Especially the export-import activities of goods that generate foreign exchange. Therefore, sea transportation facilities for the distribution of goods are the main alternative. In order for this to be carried out properly, it takes the skill of officers to carry ships safely, accompanied by a sense of responsibility and a high work ethic. The rules of guard duty that have been set must be carried out without exception, in order to prevent dangers both while sailing and docking. Research with this descriptive technique is collected in the form of words with the results of observations, interviews, field notes, photos, video tapes, personal documents, notes or memos, and other official documents from research in KM. Sabuk Nusantara 35. Where the duty of care is carried out well by the guard officers and crew, however, there are things that prevent it from being carried out, namely violations of procedures, workload, and crew fitness. Then carry out the handover of a good guard duty, but in its implementation it is still not optimal. The steps taken to maximize its implementation are preparation, implementation of standards, and implementation.*

**Keywords:** *Ship Guard Duty; Handover of Guard Duty; Ship Crew*

### ABSTRAK

Peran angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi sangatlah penting, terutama untuk kegiatan export import barang yang dapat menghasilkan devisa bagi negara. Maka dari itu, sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi alternatif utama. Agar hal tersebut dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan kecakapan bagi para perwira dalam membawa kapal dengan aman serta ditempuh dengan jarak terpendek dan juga disertai rasa tanggungjawab dan etos kerja yang tinggi. Aturan yang telah ditetapkan di kapal, berdasarkan (*Collision Regulation 1972, STCW 1978 as amended in 2010 Regulation II/1*) semua kapal wajib melaksanakan tugas jaga tersebut tanpa terkecuali, untuk mencegah terjadinya bahaya baik sedang berlayar maupun sandar. Penelitian ini dilakukan di KM. Sabuk Nusantara 35, dari PT. Subsea Lintas Globalindo dengan menggunakan data kualitatif, dimana wawancara tersebut dilakukan dengan para awak kapal atau kru kapal, sedangkan dokumen lain didapatkan dari hasil observasi. Dimana kegiatan dinas jaga dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan crew, namun ada beberapa hal yang membuatnya tidak dapat dilaksanakan dengan baik, antara lain pelanggaran prosedur, beban kerja harian, dan kebugaran crew, serta pelaksanaan serah terima tugas jaga juga dilakukan dengan baik. Namun dalam pelaksanaannya masih belum maksimal. Langkah-langkah yang perlu diambil untuk memaksimalkan pelaksanaan serah terima tugas jaga adalah persiapan, penerapan standar, dan pelaksanaan serah terima tugas jaga.

**Kata Kunci:** Tugas Jaga Kapal; Serah Terima Tugas Jaga; Crew Kapal

### PENDAHULUAN

Peran angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi sangatlah penting. Angkutan laut atau setiap jenis kendaraan air, termasuk kapal dan pesawat terbang laut, yang digunakan atau dapat digunakan sebagai sarana angkutan di air (Fatimah, S. 2019). (Aturan 3 International *Regulation For Prevention Collions at Sea, 1972*). Hal ini berkaitan dengan kapasitas angkutan laut terutama kapal-kapal niaga dalam mendistribusikan muatan dalam jumlah besar. Terutama untuk kegiatan export import barang yang dapat menghasilkan devisa bagi negara. Maka dari itu, sarana angkutan laut untuk

pendistribusian barang menjadi alternatif utama, karena pengiriman barang dapat dilaksanakan dalam jumlah yang besar serta biaya yang dikeluarkan lebih kecil dibandingkan dengan sarana angkutan yang lain, lebih efektif dan efisien. Agar hal tersebut dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan kecakapan bagi para perwira dalam membawa kapal dengan aman serta ditempuh dengan jarak terpendek dan juga disertai rasa tanggungjawab dan etos kerja yang tinggi.

Aturan yang telah ditetapkan di kapal, berdasarkan (*Collision Regulation 1972, STCW 1978 as amended in 2010 Regulation II/1*) semua kapal wajib melaksanakan tugas jaga tersebut tanpa terkecuali, untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan, karena keberhasilan pelayaran sampai ditempat tujuan dengan selamat tanpa mengalami kecelakaan dan tepat waktu sangat tergantung kepada kemampuan dan kinerja sumber daya manusia di kapal (M. Syibli, Y., Asjani, F., & Devita, A., 2019), khususnya perwira yang melaksanakan dinas jaga. Dalam pelaksanaan dinas jaga laut pada saat kapal sedang berlayar diperlukan konsentrasi, ketelitian, tanggung jawab yang tinggi dalam membawa kapal serta kecakapan sebagai pelaut yang baik dalam pengambilan keputusan.

Mualim jaga sebagai pengganti Nakhoda, dia bertanggung jawab penuh setiap saat selama jam tugasnya terhadap keselamatan kapal (Hermawan, C. M., Shohibul Anwar, M., & Junius, E., 2020). Sebagai mualim yang professional dalam menjalankan tugasnya, perlu didukung oleh data-data navigasi yang dapat dipertanggungjawabkan, yang mana data-data tersebut didapatkan dari pemerintah/agen atau pihak lain yang terkait. Ini diperlukan partisipasi dari mualim itu sendiri dalam mengolah informasi-informasi yang ada seperti rintangan-rintangan pelayaran, gangguan-gangguan magnetik dan pencemaran laut agar dalam pelaksanaan dinas jaga dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

Permasalahan pada saat serah terima tugas jaga kapal berlayar, kapal sandar di pelabuhan maupun kapal berlabuh jangkar yang diakibatkan oleh kesalahan dari tugas dinas jaga dipelabuhan dapat mengakibatkan terganggunya kegiatan operasional kapal (Subandrijo, D., 2007). Pelabuhan sendiri adalah terdiri dari daratan dan perairan yang memiliki batas-batas tertentu dan sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau tempat bongkar muat barang (Suswati, E., Aliudin, I., & Rochanda, 2019; Fauzan, P. K., 2022)., berupa terminal dan tempat berlabuh kapal dan memiliki fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan dan sebagai tempat pemindahan intra dan antarmoda transportasi. (Undang-undang No. 17 tahun 2008).

Hal tersebut yang kemudian diangkat oleh penulis berhubungan dengan tugas jaga pada waktu KM. Sabuk Nusantara 35 sedang berlayar maupun sandar di pelabuhan. Dimana serah terima tugas jaga tersebut harus dapat dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab, sehingga tidak menimbulkan hal-hal negatif yang berhubungan dengan bahaya tubrukan maupun kerusakan muatan, hilangnya inventaris kapal, maupun kondisi keamanan kapal di dermaga, dimana hal di atas dapat mengganggu kelancaran kegiatan operasional kapal (Hadi, 2016).

Penyimpangan penerapan prosedur dinas jaga (Mawardi, K., 2021) yang menyangkut pula pengaturan jam jaga, jam kerja dan jam istirahat bagi awak kapal nantinya akan dapat menimbulkan berbagai permasalahan yang berhubungan dengan organisasi kerja di atas kapal. Tujuan dari dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko bahaya tubrukan, kandas atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak. Namun untuk memenuhi tuntutan dari kegiatan dinas jaga tersebut tidak mudah. Pada kenyataan yang terjadi di lapangan, terjadi hal-hal yang tidak seharusnya terjadi, seperti tubrukan dan kandas yang disebabkan oleh pelaksanaan dinas jaga yang tidak sesuai dengan prosedur di atas kapal yang dilakukan oleh perwira maupun anak buah kapal.

Awak Kapal/Crew kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di ataskapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapalsesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam sijil (UU No.17/2008).Crew kapal terdiri dari:

1. Master/Kapten/Nakhoda atau wakil manajemen perusahaan dan otoritas tertinggi di atas kapal Master bertanggung jawab atas kehidupan semua personel kapal,keamanan kapal, muatan dan lingkungan. Master bertanggung jawab untuk memastikan bahwa kapal tersebut dinavigasikan dan dioperasikandengan aman dan efisien, sehubungan dengan peraturan internasional,nasional dan perusahaan.

2. *Chief Officer*/Mualim I atau penanggung jawab atas keselamatan dan pelatihan *officer* kapalserta bertanggung jawab terhadap deck departement. *Chief Officer* bertanggung jawab sebagai guru atas semua hal di deck department, termasuk perencanaan dan pelaksanaan semua operasi muatan dan ballast.
3. *Second Officer*/Mualim II atau *watchkeeping officer* yang bertanggung jawab pada peralatan navigasi anjungan, perencanaan perjalanan, perlengkapan medis dan peralatan radio.
4. *Third Officer*/Mualim III atau *watchkeeping officer* yang bertanggung jawab untuk menjaga kehidupan kapal, tabung dan alat pemadam kebakaran, peralatan keselamatan dan administrasi umum.
5. *Boatswain*/Bosun atau anak buah kapal (awak kapal selain perwira) paling senior dibagian deck department, dan bertanggung jawab atas komponen-komponen lambung kapal.
6. AB/Juru Mudi atau anak buah kapal yang mendukung *deck officer* dalam semua aspek di anjungan, muatan dan operasi ilmu pelayaran, di bawah pengawasan *boatswain* dan *deck officer*.
7. *Chief Engineer*/KKM atau *Officer* yang bertanggung jawab terhadap engine department, dan bertanggung jawab sebagai guru atas segala hal di engine department. *Chief Engineer* bertanggung jawab atas pemeliharaan teknis dari semua peralatan di engine room, dan permesinan di deck.
8. *First Engineer*/Masinis I atau *engineer* yang bertanggung jawab atas operasi sehari-hari permesinan di dalam engine room, kepala kerja *engine officer* dan *engine crew*.
9. *Second Engineer*/Masinis II atau *engineer watchkeeping* yang bertanggung jawab atas kondisi dan pemeliharaan generator, pompa muatan, pompa bahan bakar dan minyak pelumas.
10. *Third Engineer*/Masinis III atau *engineer watchkeeping* yang bertanggung jawab terhadap kondisi dan pemeliharaan kompresor udara, generator air tawar, boiler, mesin lifeboat/sekoci, dan bersama dengan *third officer* bertanggung jawab terhadap alat pemadam kebakaran dan peralatan keselamatan di atas kapal.
11. *Oiler Number One*/Mandor atau anak buah kapal selain *officer* yang bertugas melaporkan ke *first engineer* dan mengawasi oiler serta mendelegasikan pekerjaan seperti yang diarahkan oleh *first engineer*.
12. *Oiler* atau anak buah kapal selain *officer* yang mendukung *engine officer* di semua aspek tugas *engine watchkeeping*, pemeliharaan dan perbaikan permesinan kapal.
13. *Chief Cook*/Koki atau anak buah kapal yang bertanggung jawab terhadap *catering departement*, melaporkan kepada master dan mengawasi *mess boy* dalam semua aspek termasuk kedisiplinan dan kebersihan. Koki merupakan kepala anggaran permakanan yang melakukan kontrol pedoman makanan dalam batas-batas yang ditetapkan oleh perusahaan, merencanakan menu bervariasi, dan bertanggung jawab memasak untuk semua crew.
14. *Mess Boy* atau anak buah kapal selain *officer* yang bertanggung jawab melayani *officer* saat makan, membantu *chief cook* dan melakukan pembersihan.

Proses serah terima tugas jaga dari perwira jaga lama kepada penggantinya, dan perwirajaga baru harus standby ½ jam sebelumnya. Dalam dinas jaga ada juga yang dikenal *standing order* atau perintah wajib yang harus dilaksanakan setiap perwira yang akan melaksanakan dinas jaga yang berasal dari Nakhoda maupun kebijakan perusahaan.

Dinas Jaga sendiri adalah suatu kegiatan pengawasan selama 24 (dua puluh empat) jam di atas kapal yang dilakukan secara bergantian bertujuan untuk mendukung operasi pelayaran supaya terlaksana dengan selamat. Ini dilakukan dengan mengkondisikan pelayaran supaya dapat berjalan dengan kewaspadaan sesuai dengan kaidah keselamatan pelayaran, yang didalamnya memuat antara lain kegiatan pengamatan kondisi sekeliling kapal sesuai dengan Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) 1972.

## METODE

Penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif, penelitian kualitatif adalah data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka (Moleong, 2002). Dengan demikian, laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut berasal dari observasi, dan dokumen resmi yang lainnya dari penelitian yang dilakukan di kapal KM. Sabuk Nusantara 35, dari PT. Subsea Lintas Globalindo. Kemudian dengan 3 narasumber untuk

diwawancarai. Hal tersebut menunjukkan penelitian kualitatif lebih banyak mementingkan segi proses daripada hasil, hal ini disebabkan oleh hubungan dari bagian-bagian yang sedang diteliti, karena akan jauh lebih jelas apabila diamati dalam prosesnya (Sugiyono, 2012).

Peranan proses dalam penelitian kualitatif besar sekali. Hasil analisis data menunjukkan bahwa tahap reduksi atau proses pemilihan data, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan lapangan, Data yang di reduksi antara lain seluruh data mengenai permasalahan penelitian. Data yang di reduksi akan memberikan gambaran yang lebih spesifik dan mempermudah peneliti melakukan pengumpulan data selanjutnya mencari data tambahan jika diperlukan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penulis melihat bahwa pembagian tugas jaga di atas kapal telah sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan secara internasional. Pembagian tugas ini sangat diperlukan agar setiap crew kapal mendapatkan haknya dalam hal waktu istirahat. Pengaturan jam jaga di kapal diatur oleh Nakhoda, namun dalam pelaksanaannya sehari-hari dilakukan oleh Mualim I. Sementara itu di kapal telah terdapat 3 orang juru mudi maka tiap satu orang perwira dalam pelaksanaan dinas jaga didampingi oleh satu orang juru mudi. Pada waktu penulis melakukan pengamatan terdapat dua orang kadet bagian dek dengan dua kadet bagian mesin. Untuk pengaturan penempatan jam jaga juru mudi dijatah selama 1 minggu, setelah itu dapat bergantian jaga ke jam jaga di atasnya. Juru mudi B pindah jam jaga pagi hari dan malam hari bersama mualim I, dan begitu seterusnya tiap periode 1 minggu selalu rhesuffle. Keputusan inipun telah mendapat persetujuan dari Nakhoda. Selain itu seorang juru mudi harus selalu siap bertugas di anjungan apabila kapal akan masuk alur pelayaran dalam proses sandar maupun tolak dari pelabuhan sesuai jam jaganya. Adapun mengenai jam jaga kadet, diperlakukan aturan yang sama dengan juru mudi dalam hal reshuffle.

Aturan jaga yang telah ditetapkan di kapal, berdasarkan (*Collision Regulation 1972, STCW 1978 as amended in 2010 Regulation III/1*) semua kapal wajib melaksanakan tugas jaga tersebut tanpa terkecuali, untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan, karena keberhasilan pelayaran sampai di tempat tujuan dengan selamat tanpa mengalami kecelakaan dan tepat waktu sangat tergantung kepada kemampuan dan kinerja sumber daya manusia di kapal, khususnya perwira yang melaksanakan dinas jaga. Berdasarkan penelitian penulis lakukan tentang peran serah terima tugas jaga sebelum crew melaksanakan tugas jaga di kapal KM. Sabuk Nusantara 35 penulis menemukan beberapa masalah yang telah dirumuskan sebelumnya, antara lain adalah:

### 1. Kegiatan dinas jaga tidak dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan crew

Hasil penelitian yang dilakukan masih ada crew yang melaksanakannya tidak sesuai prosedur dinas jaga maupun serah terima jaga. Adapun penyebab pelaksanaan dinas jaga yang kurang baik oleh perwira jaga maupun crew disebabkan oleh adanya kendala-kendala yang dihadapi baik selama dinas jaga berlangsung, maupun sebelum dinas jaga dilaksanakan.

Tabel 1. Penyebab tidak maksimalnya kegiatan dinas jaga

penyebab \ narasumber	Juru mudi I	Juru mudi II	Juru Mudi III
kerja harian dan jam lembur (overtime)	V	V	V
Bahaya navigasi yang sulit dihindari	X	X	X
Lalu lintas perairan ramai	X	X	X
Kebugaran saat dinas jaga	V	V	V
Pelanggaran terhadap prosedur (ketepatan waktu dalam serah terima dinas jaga)	~	~	~
Alat navigasi kurang baik	X	X	X
Alat komunikasi kurang baik	X	X	X

Catatan : Pendataan dilakukan dalam hitungan rata-rata dalam 1 bulan.

V : Sering terjadi

~ : Jarang terjadi

X : Tidak pernah

Penyebab-penyebab yang membuat pelaksanaan dinas jaga tidak maksimal diantaranya adalah data yang penulis dapatkan saat melakukan penelitian selama kurang lebih 1 tahun, tentang penyebab atau kendala yang dihadapi crew pada saat melakukan dinas jaga ditunjukkan pada tabel 1.

Berdasarkan table 1. bahwa crew tidak dapat melakukan dinas jaga dengan baik disebabkan oleh pelanggaran terhadap prosedur, beban kerja harian dan jam lembur, dan kebugaran pada saat melaksanakan dinas jaga. Pelanggaran terhadap prosedur yang terjadi di kapal KM. Sabuk Nusantara 35 adalah crew sering terlambat pada saat serah terima jaga. Hal tersebut dituturkan oleh narasumber I:

“Pelanggaran terhadap prosedur dinas jaga pasti terjadi, namun tidak setiap hari. Pelanggaran terhadap prosedur yang sering terjadi adalah para crew terlambat pada saat serah terima jaga. Seperti yang kita tahu tentang aturan regu jaga pengganti harus sudah berada dianjungan paling lambat 15 menit sebelum jam jaga. Namun mereka (juru mudi) sering datang tepat pada waktu jam jaga”.

Keterlambatan saat dinas jaga yang juru mudi lakukan terjadi disebabkan oleh beban kerja harian yang diterima oleh juru mudi. Hal tersebut dibuktikan melalui angket dan wawancara langsung dengan juru mudi sebagai berikut:

“Penyebab performa saya tidak maksimal saat dinas jaga adalah kelelahan akibat beban kerja harian. Karena saat kapal berlayar Mualim 1 tetap memperlakukan jam kerja lembur sehingga jam istirahat menjadi minim. Jadi pada saat jaga malam kewaspadaan saya berkurang akibat ngantuk.”

Beban kerja yang didapat para juru mudi tentu saja akan berpengaruh pada kebugaran mereka pada saat berjaga. Tentu saja hal ini akan menimbulkan resiko bahaya navigasi pada saat kapal berlayar. Sudah sewajarnya apabila tubuh digunakan untuk beraktifitas maka akan mempengaruhi performa kebugaran. Hal tersebut dibuktikan melalui wawancara langsung dengan juru mudi sebagai berikut:

“Kegiatan dinas jaga tidak maksimal karena kewaspadaan saat berjaga tidak maksimal. Kelelahan akibat kerja harian sangat mempengaruhi performa kita saat berjaga. Saat tubuh beraktifitas baik lama atau sebentar maka akan tetap mempengaruhi kebugaran tubuh saya.”

Penyebab dari tidak terlaksananya kegiatan dinas jaga diatas kapal adalah:

a. Pelanggaran Terhadap Prosedur.

Pelaksanaan dinas jaga di kapal KM. Sabuk Nusantara 35 sudah dilaksanakan dengan baik sesuai prosedur dinas jaga yang berlaku menurut *STCW 1978 as amended in 2010*, namun dalam praktiknya sering terjadi pelanggaran terhadap prosedur yang dilakukan baik oleh perwira maupun crew. Salah satu pelanggaran terhadap prosedur yang terjadi adalah masih adanya petugas jaga pengganti yang terlambat pada saat melaksanakan serah terima jaga sehingga kegiatan tugas jaga tidak berjalan efektif. Maka dari itu untuk mengurangi pelanggaran terhadap prosedur yang terjadi maka perlu dilakukan pengawasan (*controlling*).

b. Beban Kerja Harian

Aturan mengenai jumlah jam kerja harian dan jam istirahat para awak kapal telah diatur dalam *STCW Code 1978*. Namun dalam praktiknya masih terdapat ketidak sesuaian pengaturan porsi jam kerja harian dan jam kerja lembur (*overtime*) dengan jam istirahat oleh Mualim 1, dimana hal ini dapat berimbas pada performa crew pada saat melaksanakan dinas jaga. Mualim I

ternyata mempunyai anggapan dan prinsip untuk mengutamakan pekerjaan di atas kapal demi memenuhi

Tuntutan dari perusahaan untuk menghasilkan peningkatan produktifitas kapal. Dengan demikian Mualim I telah sedikit merampas kesejahteraan anak buahnya dalam hal pengalokasian jam istirahat untuk mencukupi jam pekerjaan (kerja harian) di kapal. Maka dari itu Nakhoda dan Mualim 1 dirasa perlu melakukan penyesuaian jam kerja (*adjustment*).

c. Kebugaran Crew

Pengaruh kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi kesehatan bagi para awak kapal juga menjadi hal yang penting untuk menunjang kelancaran pelaksanaan dinas jaga. Hal ini juga dapat mempengaruhi produktifitas kerja para awak kapal apabila tidak diperhatikan sehingga hasil pekerjaan tidak maksimal. Kondisi atau performa para crew kapal menjadi kurang layak untuk melaksanakan tugas jaga karena beban pekerjaan harian yang tidak disesuaikan dengan jumlah jam istirahat.

**2. Pelaksanakan serah terima tugas jaga yang baik guna mencegah kecelakaan dan bahaya tubrukan.**

Pelaksanaan serah terima tugas jaga di kapal sudah baik dan benar, namun masih ada beberapa crew yang melaksanakannya tidak sesuai prosedur. Hal tersebut dapat terjadi akibat dari beberapa hal seperti yang sudah penulis jelaskan pada analisa sebelumnya. Perlu adanya langkah-langkah atau tahapan-tahapan yang tepat agar pelaksanaan serah terima jaga serta dinas jaga dapat berjalan secara maksimal. Berikut adalah tahapan yang merupakan ide atau gagasan dari penulis untuk memaksimalkan kegiatan serah terima jaga dan dinas jaga, yang mana merupakan hasil wawancara narasumber.

“Sebelum melakukan kegiatan, baik kegiatan apapun perlu dilakukan persiapan. Apalagi dalam hal ini dinas jaga, persiapan dilakukan agar petugas jaga benar-benar yakin dan mampu baik fisik dan mental. Dengan melakukan persiapan sebelum berjaga resiko regu jaga pengganti terlambat pada saat serah terima jaga dapat diminimalkan. Persiapan juga bisa dilakukan oleh regu jaga lama dengan memberikan half hour notice.” Hal tersebut dituturkan oleh narasumber I.

Upaya pelaksanaan serah terima jaga dan dinas jaga yang baik harus melakukan pemenuhan standar dinas jaga terlebih dahulu.

a. Persiapan

Persiapan adalah suatu kegiatan yang akan dipersiapkan sebelum melakukan sebuah kegiatan atau tujuan. Tanpa adanya persiapan, suatu kegiatan tidak akan terlaksanakan dengan baik atau resiko kegagalan lebih besar dan hasilnya kurang maksimal.

b. Penerapan Standar

Penerapan merupakan sebuah tindakan yang dilakukan, baik secara individu maupun kelompok dengan maksud untuk mencapai tujuan yang telah dirumuskan. Sedangkan standarisasi adalah upaya bersama untuk membuat patokan. Penerapan standar dapat bersifat wajib, memberi batasan spesifikasi dan penggunaan sebuah objek atau karakteristik sebuah proses dan/atau karakteristik sebuah metode. Terdapat pelanggaran terhadap prosedur standar dinas jaga di kapal yaitu mengenai kebugaran saat bertugas. Demi menciptakan pelayaran yang aman maka diperlukan standar-standar yang harus dipenuhi oleh awak kapal dalam melaksanakan dinas jaga. Standar dinas jaga juga telah diatur dalam *STCW 1978 Amandemen 2010* di BAB VIII section A.

c. Pelaksanaan Serah Terima Tugas Jaga

Pelaksanaan serah terima tugas jaga di kapal masih sering terjadi pelanggaran terhadap prosedur berupa ketepatan waktu jaga. Serah terima tugas jaga harus dilaksanakan sesuai prosedur. Namun dalam praktiknya penerapan prosedur serah terima dinas jaga kurang maksimal. Prosedur serah terima tugas jaga yang baik dan benar tercantum dalam *STCW Code 1978 as Amandemen in 2010 di chapter VIII/2* bagian 4.

Dinas jaga tidak dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan crew disebabkan oleh beberapa hal, dalam analisa masalah yang penulis uraikan secara garis besar disebabkan oleh 3 hal antara lain pelanggaran terhadap prosedur, beban kerja harian, serta kebugaran crew pada saat melaksanakan dinas jaga. Dalam hal ini semua perwira di atas kapal harus aktif untuk mencari jalan keluar terhadap masalah yang nantinya akan mempengaruhi kondisi kapal. Perwira di atas kapal harus mampu menguasai semua kondisi kapal terutama pada saat kapal berada di laut, sehingga mampu mengarahkan dan membimbing anak buah kapal agar melaksanakan dinas jaga sesuai aturan atau prosedur jaga yang semestinya.

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. *STCW 1978 amandemen 2010* peraturan VIII/2 tentang Pengaturan tugas jaga dan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan adalah :

- a. Pemerintah harus mengarahkan perhatian perusahaan-perusahaan, Nakhoda, Kepala Kamar Mesin dan seluruh petugas jaga pada persyaratan-persyaratan, prinsip-prinsip dan pedoman-pedoman yang ada di dalam kode STCW yang harus dicermati guna menjamin agar suatu tugas jaga yang terus menerus, sesuai dengan situasi-situasi dan kondisi-kondisi yang ada akan tetap terpelihara sepanjang waktu di semua kapal yang sedang berlayar.
- 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 di bawah pengarahan umum dari Nakhoda maka:
  - 1) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga navigasi bertanggung jawab dalam navigasi secara aman selama periode tugasnya, ketika perwira-perwira jaga yang bersangkutan harus berada di anjungan atau di suatu lokasi yang berhubungan langsung, misalnya di kamar peta atau Anjungan.
  - 2) Operator-operator radio bertanggung jawab dalam memelihara suatu tugas jaga yang terus menerus pada frekuensi-frekuensi yang sesuai selama periode-periode tugasnya.
  - 3) Perwira-perwira yang bertanggung jawab dalam tugas jaga mesin, sebagaimana ditegaskan dalam Kode STCW dan di bawah pengarahan 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 dengan 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.

Terdapat dalam Chapter VIII STCW 2010 section A-VIII / 1, kemampuan untuk bertugas:

- a. Pemerintah akan memikirkan keadaan bahaya yang ditimbulkan oleh kelelahan pelaut, terutama mereka yang terlibat dalam penanganan dan pengamanan operasi kapal.
- b. 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 atau 77 jam setiap periode 7 hari.
- c. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 6 jam setiap periode 14 jam.
- d. Persyaratan untuk periode istirahat yang diuraikan pada paragraph 2 dan paragraph 3 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.

- e. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraph 2 dan paragraph 3 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.

## KESIMPULAN

Kegiatan dinas jaga pada dasarnya dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan crew di kapal KM. Sabuk Nusantara 35, dari PT. Subsea Lintas Globalindo, namun ada beberapa hal yang membuat dinas jaga tidak dapat dilaksanakan dengan baik oleh perwira jaga dan crew, antara lain pelanggaran prosedur, beban kerja harian, dan kebugaran crew. Kemudian melaksanakan serah terima tugas jaga yang baik, guna mencegah kecelakaan dan bahaya tubrukan di kapal KM Sabuk Nusantara 35, dari PT. Subsea Lintas Globalindo, namun dalam pelaksanaannya masih belum maksimal. Langkah-langkah yang perlu diambil untuk memaksimalkan pelaksanaan serah terima tugas jaga adalah persiapan, penerapan standar, dan pelaksanaan serah terima tugas jaga

## DAFTAR PUSTAKA

- Djoko Subandrijo. (2007). *Tugas Jaga*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi*. Myria Publisher.
- FAUZAN, P. K. (2022). OPTIMALISASI PERAWATAN ALAT MUAT BONGKAR CRANE GUNA MENUNJANG KELANCARAN PROSES MUAT BONGKAR DI MV. KT 05 (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang). [http://repository.pip-semarang.ac.id/3719/2/541711106309N\\_SKRIPSI\\_OPEN\\_ACCESS.pdf](http://repository.pip-semarang.ac.id/3719/2/541711106309N_SKRIPSI_OPEN_ACCESS.pdf)
- Hadi Supriyono. (2016). COLREG 1972 & Dinas Jaga Anjungan. Yogyakarta: Cv. Budi Utama..
- Hermawan, C. M., Anwar, M. S., & Junius, E. (2020). PENINGKATAN PEMAHAMAN PARA MUALIM TERHADAP PENGGUNAAN ECDIS GUNA MENUNJANG KESELAMATAN PELAYARAN. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 2(1), 36-42. <https://www.jurnal.akmicirebon.ac.id/index.php/akmi/article/view/17>.
- M. Syibli, Y., Asjani, F., & Devita, A. (2019). Upaya Mencegah Kecelakaan Kerja Anak Buah Kapal Bagian Mesin DI MT. KLASOGUN: Yasin M Syibli, Firdos Asjani, Algertis Devita. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 1(2), 20 - 24. <https://jurnal.akmicirebon.ac.id/index.php/akmi/article/download/5/5>.
- Mawardi, K. (2021). Sikap dan Tanggung Jawab Crew Saat Tugas Jaga Kapal Berlabuh (Anchor Watch) Sesuai Standard of Training Certification and Watchkeeping (STCW) Amandemen 2010. *JURNAL SAINS DAN TEKNOLOGI MARITIM*, 21(2), 141-159. <https://jurnal.unimar-amni.ac.id/index.php/JSTM/article/view/277>.
- Moleong, Lexy J. (2002). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- STCW Code. (1978). as amended in 2010 akses dari <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Conv-LINK.aspx>
- Sugiyono. (2012). *Metodologi Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfa Beta.
- Suswati, E., Aliudin, I., & Rochanda. (2019). Peningkatan Kualitas Kerja ABK Deck Untuk Menunjang Kelancaran Bongkar Muat Kontainer Di KM. Hijau Segar: Elis Suswati, Ibnu Aliudin, Rochanda. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 1(1), 27 - 36. <http://repository.pip-semarang.ac.id/id/eprint/3719>.
- Undang-undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Diunduh dari <https://jdih.esdm.go.id/storage/document/UU%20No.%2017%20Tahun%202008%20Pelayaran.pdf>