



Ranah Research:
Journal of Multidisciplinary Research and Development



082170743613 ranahresearch@gmail.com <https://jurnal.ranahresearch.com>

E-ISSN: [2655-0865](https://doi.org/10.38035/rrj.v6i6)
DOI: <https://doi.org/10.38035/rrj.v6i6>
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Penerapan P2TL dan Dinas Jaga Laut Untuk Mencegah Kecelakaan di Laut pada MT. Star Valiant

Haerani Asri¹, Subehana Rachman², Muhammad Fajri Asri³

¹Politeknik Ilmu Pelayaran, Makassar, Indonesia, haeranasri25316@gmail.com

²Politeknik Ilmu Pelayaran, Makassar, Indonesia, subehana@pipmakassar.ac.id

³Politeknik Ilmu Pelayaran, Makassar, Indonesia, mohfajriasri@gmail.com

Corresponding Author: haeranasri25316@gmail.com¹

Abstrack: *The aim of the research is to determine the implementation of guard services to prevent the danger of collisions in MT. Star Valiant complies with procedures. The research was carried out at MT. Star Valiant, from 30 October 2019 to 20 November 2020. This type of research uses descriptive qualitative. The data collection methods used are observation, interviews and documentation studies. The results of the research show that the cause of the implementation of (P2TL) and sea watch service which has not been carried out well on board the ship is because a watch officer has not carried out his watch duties according to the set watch hours. and lack of inspection of navigation tools, especially radar, which must be adjusted to weather conditions and sea conditions.*

Keywords: *Marine watch service, navigation, collision hazard.*

Abstrak: Tujuan penelitian mengetahui pelaksanaan dinas jaga guna mencegah bahaya tubrukan di MT. Star Valiant sesuai dengan prosedur. Penelitian dilaksanakan di MT. Star Valiant, mulai tanggal 30 Oktober 2019 sampai 20 November 2020. Jenis penelitian menggunakan Deskriptif kualitatif. Metode pengumpulan data yang di gunakan yaitu Metode observasi, interview dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Penyebab dari pelaksanaan penerapan (P2TL) dan dinas jaga laut yang belum terlaksana dengan baik di atas kapal yaitu Karena seorang mualim jaga belum melaksanakan tugas jaga sesuai dengan waktu jam jaga yang telah ditetapkan. serta Kurangnya pemeriksaan terhadap alat navigasi khususnya radar yang harus di sesuaikan dengan kondisi cuaca dan keadaan laut.

Kata Kunci: Dinas jaga laut, navigasi, bahaya tubrukan.

PENDAHULUAN

Peran angkutan laut sebagai salah satu moda transportasi sangatlah penting. Hal ini berkaitan dengan kapasitas angkutan laut terutama kapal-kapal niaga dalam mendistribusikan muatan dalam jumlah besar. Terutama untuk kegiatan ekspor impor 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 tanggung jawab dan etos kerja yang tinggi.

Sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan diatas kapal, semua kapal (Collision Regulation Amandemen 1972) 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 diatas kapal, khususnya perwira yang melaksanakan dinas jaga.

Tingkat kecelakaan kapal angkutan penumpang di Indonesia saat ini masih cukup tinggi. Sepanjang 2019, Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mencatat ada 399 laporan kecelakaan kapal laut di mana 32 persennya diantaranya melibatkan kapal penumpang. Jumlah tersebut, meningkat dibandingkan 2018 di mana lembaga tersebut mencatat 354 laporan kecelakaan di mana 26,5 persennya melibatkan kapal penumpang.

Kompetensi atau kemampuan para crew / ABK di atas kapal adalah suatu faktor kritis dalam keselamatan dan pengoperasian kapal, dimana kebanyakan dari mereka kurang memahami dan tidak mengerti secara pasti pelaksanaan dinas jaga, sehingga dalam pelaksanaan jaga mereka seringkali terlambat dalam mengambil suatu tindakan jika situasi membahayakan.

Contohnya telah terjadi tabrakan antara kapal MV Damai Lestari yang bertolak dari Gresik ke Belawan dengan muatan pupuk, dengan kapal tanker MT Pancoral berbendera Indonesia dengan tujuan Tanjung Uban. Tabrakan ini mengakibatkan tenggelamnya MV Damai Lestari dengan awak sejumlah 22 orang. Peristiwa tersebut terjadi di perairan Selat Malaka pada posisi 20 mil dari Bagan Siapi-api, Provinsi Riau Berdasarkan laporan korban selamat, kapal MV Damai Lestari berangkat dari Gresik menuju Belawan pada 13 Juli 2008.

Berdasarkan uraian tersebut maka masalah pokok yang akan dibahas adalah Bagaimana pelaksanaan dinas jaga untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan di MT. Star Valiant.

METODE

Dalam pelaksanaan penelitian, selama melakukan praktek laut di MT. star valiant mulai tanggal 30 Oktober 2019 sampai 20 November 2020 di MT. Star Valiant yang merupakan salah satu kapal milik perusahaan PT. Waruna Nusa Sentana. Jenis penelitian yang di gunakan adalah jenis deskriptif kualitatif, Variabel dalam penelitian ini yaitu variable bebas dan variable terikat, teknik pengumpulan data yang di gunakan metode observasi, metode wawancara dan studi dokumentasi. Sumber data yang di gunakan, yaitu data primer dan sekunder.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengamatan dan pengambilan data kejadian yang terjadi di MT. star valiant tersebut.

1. Dalam pelaksanaan dinas jaga laut masih terdapat beberapa penyimpangan sehingga perwira jaga yang melaksanakan dinas jaga laut belum dapat melaksanakan dinas jaga dengan optimal.

2. Kurangnya perhatian perwira jaga mengenai alat navigasi khususnya alat navigasi radar yang harus di optimalkan tombol gain dan rain terlebih dahulu sebelum melakukan dinas jaga sesuai dengan keadaan cuaca ataupun laut pada saat berlayar.

Adapun pembahasan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan tugas jaga di kapal
STCW 1978 as amendement in 2010

Mengenai peningkatan jam istirahat menjadi 77 jam perminggu yang mana dalam perhitungannya adalah dalam sehari ada minimal 11 jam waktu yang dapat digunakan oleh para kru yang bekerja diatas kapal untuk beristirahat, sedangkan sisanya lagi yaitu ada 4 jam waktu yang digunakan dalam melaksanakan dinas jaga dan 2 jamnya lagi untuk pelaksanaan kerja harian di atas kapal. Dan masih tersisa 7 jam dari 24 jam yang ada dalam sehari, waktu yang tersisa ini dapat digunakan oleh para kru kapal dalam hal kegiatan yang lebih bermanfaat, misalnya ada suatu pekerjaan harian yang membutuhkan waktu lebih dari 2 jam, yang terpenting disini adalah ada waktu 11 jam istirahat dalam sehari, tapi apabila terjadi situasi luar biasa diatas kapal, misalnya terjadi kerusakan mesin pada saat berlayar sehingga mengharuskan penjagaan yang lebih extra maka hal itu diatur dalam pedoman pencegahan kelelahan yang ditetapkan dalam *STCW 1978 Amandemen 2010*.

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 melakukan praktek laut hanya terdapat dua orang kadet yaitu cadet deck. Untuk pengaturan penempatan jam jaga juru mudi dijatah selama 1 bulan, setelah itu dapat bergantian jaga ke jam jaga diatasnya. Juru mudi A pindah jam jaga pagi hari dan malam hari bersama mualim I, dan begitu seterusnya tiap periode 1 bulan selalu *rhessuffle*. Hal ini dilakukan agar juru mudi tersebut tidak jenuh dalam terhadap periode jam jaganya. Adapun mengenai jam jaga kadet, menunggu konfirmasi dari Mualim I untuk pergantian periode jaga.

Dalam pelaksanaan prosedur dinas jaga harus disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku secara umum. Prosedur dinas jaga dalam *STCW 1978 as amended in 2010* merupakan acuan dalam pembagian jam jaga.

Menurut Chapter VIII *STCW 1978 as amended in 2010* Section A-VIII/I:

- 1) Semua petugas jaga, waktu untuk istirahat minimal 10 jam setiap periode jaga 24 jam.
- 2) Jam istirahat dibagi dalam 2 periode, salah satunya paling sedikit tidak kurang dari 6 jam.
- 3) Peraturan di atas tidak diikuti bila situasi darurat, latihan atau kondisi operasional yang mendesak.
- 4) Waktu 10 jam tersebut dapat dikurangi sampai dengan 6 jam berturut-turut tetapi tidak boleh lebih dari 6 hari.

Berdasarkan uraian tersebut telah ditetapkan mengenai waktu yang harus diberikan kepada petugas jaga untuk mengatasi timbulnya kelelahan. Faktor kelelahan menjadi hal yang dapat menimbulkan adanya bahaya tubrukan karena petugas jaga tidak dapat melaksanakan tugas secara maksimal. Sesuai dengan pembagian tugas jaga yang telah ditetapkan, seorang mualim harus melaksanakan tugas jaga sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan. Hal ini juga dimaksudkan agar memberi contoh terutama kepada mualim yang lain ataupun juru mudi agar bertanggung jawab terhadap tugas jaga yang harus dilaksanakan. Dari hasil wawancara yang dilakukan dengan informan (Mualim I) Berikut hasil wawancara :

“Pembagian jam jaga di MT. Star Valiant sebetulnya sudah benar karena telah mengacu kepada *STCW 1978 as amended in 2010*, tetapi dalam aplikasinya kita ketahui bahwa salah seorang Mualim datang di anjungan pada saat jam jaganya tidak sesuai dengan ketentuan. Kadang dia datang tepat pada saat jam jaganya Padahal seperti kita ketahui Untuk pergantian jam jaga di atas kapal seorang *officer* harus berada di anjungan minimal 15 menit sebelum jam jaga dimulai, hal ini dimaksudkan agar petugas jaga selanjutnya mengetahui mengenai situasi yang sedang dihadapi kapal pada saat sedang berlayar”

2. Collision regulation Amendement 1972

Dalam melayarkan kapal, termasuk dalam mengolah gerak kapal harus senantiasa berpegang teguh terhadap aturan internasional untuk mencegah tubrukan di laut. Sebagai seorang Mualim diharapkan

memahami tentang peraturan yang terdapat dalam *Collision Regulation Amandement 1972* agar dalam pelaksanaan senantiasa tercipta suasana yang aman.

Berikut beberapa aturan dalam *Collision Regulation Amandement 1972*:

- a. Pengamatan keliling / *look out* (aturan 5)

Setiap kapal harus selalu mengadakan pengamatan keliling yang layak, dengan penglihatan dan pendengaran maupun mempergunakan semua peralatan yang tersedia dalam keadaan dan kondisi kondisi yang ada sehingga dapat memperhitungkan benar benar terhadap situasi dan bahaya tubrukan.
- b. Kecepatan aman (aturan 6)
- c. Bahaya tubrukan (aturan 7)
- d. Tindakan untuk menghindari tubrukan (aturan 8)
 - 1) Setiap tindakan yang diambil untuk menghindari tubrukan jika keadaan mengijinkan, harus tegas, dilakukan dalam waktu yang cukup dengan mengingat kecakapan pelaut yang baik.
 - 2) Setiap perubahan haluan dan kecepatan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan, jika keadaan mengijinkan harus melakukan perubahan haluan dan kecepatan yang cukup besar sehingga segera jelas bagi kapal lain yang mengamatinya secara visual atau dengan radar, perubahan-perubahan kecil pada haluan dan kecepatan secara beruntun harus dihindari.
 - 3) Jika ruang gerak di laut cukup, perubahan haluan saja mungkin tindakan yang paling tepat untuk menghindari situasi yang terlalu dekat, dengan ketentuan perubahan itu dilakukan pada saat yang tepat, nyata dan tidak menimbulkan situasi terlalu dekat yang lain.
 - 4) Tindakan yang diambil untuk menghindari tubrukan dengan kapal lain harus sedemikian rupa, sehingga menghasilkan penglewatan pada jarak yang aman. Ketepatan tindakan harus diperiksa dengan seksama, sampai kapal lain dilewati dan bebas.
 - 5) Untuk menghindari tubrukan atau untuk memberikan waktu yang lebih baik untuk menilai keadaan, jika perlu kapal mengurangi kecepatan atau menghilangkan laju sama sekali dengan memberhentikan atau memundurkan alat penggeraknya.
- e. Penyusulan (aturan 13)
- f. Situasi berhadapan (aturan 14)
- g. Situasi bersilangan (aturan 15)

Bila mana dua buah kapal bersilangan sedemikian rupa, sehingga mengakibatkan bahaya tubrukan, maka kapal yang disebelah kanannya terdapat kapal lain harus menyimpang dan jika keadaan mengijinkan menghindari memotong di depan kapal lain itu.
- h. Aturan 19 (Sikap Kapal Dalam Keadaan Tampak Terbatas)
- i. Aturan 21 (Defiisi-Definisi Lampu-Lampu)
- j. Aturan 23 (Kapal Tenaga Sedang Berlayar)
- k. Aturan 24 (Menunda dan Mendorong)

Dimana kapal tenaga apabila sedang menunda harus memperlihatkan

 - 1) Sebagai pengganti penerangan yang diatur dalam Aturan 23 (a). (i) atau 23 (a). (ii) dua penerangan tiang bersusun tegak, bilamana panjang tundaan diukur dari buritan kapal yang menunda sampai buritan kapal yang ditunda lebih dari 200 meter, tiga penerangantiang bersusun tegak.
 - 2) Penerangan-penerangan lambung.
 - 3) Penerangan buritan.
 - 4) Penerangan tunda, tegak di atas penerangan buritan.
 - 5) Bilamana panjang tundaan lebih dari 200 meter, sosok benda berbentuk belah ketupat, ditempat yang kelihatan sejelas-jelasnya.
- l. Aturan 25 (Kapal Layar Sedang Berlayar dan Kapal yang Digerakkan dengan Dayung)
- m. Aturan 26 (Kapal-Kapal Penangkap Ikan)
- n. Aturan 27 (Kapal-Kapal Yang Tidak Dapat Di Olah Gerak)
- o. Aturan 28 (Kapal-Kapal Yang Terkekang Oleh Saratnya)
- p. Aturan 29 (Kapal-Kapal Pandu)

- q. Aturan 30 (Kapal-Kapal Yang Berlabuh Jangkar Dan Kapal-Kapal Yang Kandas)
- r. Aturan 35 (Isyarat-isyarat bunyi dalam keadaan tampak terbatas)

Di MT. star valiant melaksanakan tugas jaga bersama Mualim III selama tiga bulan . Mualim III di MT. star valiant merupakan *fresh graduate* dan baru pertama kali naik kapal sebagai seorang Mualim.

Dari hasil wawancara yang dilakukan dengan narasumber (Mualim III) mengenai timbulnya rasa tidak percaya diri, dikatakan bahwa

“saya (mualim III)saya merasakan pada saat pertama kali melaksanakan tugas jaga di anjungan adalah rasa tidak percaya diri karena umumnya setiap mualim baru atau *fresh graduate* akan didampingi oleh Nahkoda dalam melaksanakan tugas jaga dan apa bila saya ragu ragu dalam mengambil keputusan saya tetap memanggil nahkoda ”.

Apabila seorang mualim memahami tentang aturan dalam Colreg, hal tersebut akan membuat rasa percaya diri dalam melayarkan kapal. Memang hal yang sering dialami oleh seorang mualim yang pertama naik kapal adalah rasa tidak percaya diri pada saat menghadapi situasi perairan yang ramai.

Sebanrnya dalam pelaksanaannya sudah sesuai dengan aturan ketika Tindakan yang harus dilakukan apabila ragu dalam mengambil sebuah keputusan adalah memanggil Nahkoda. Hal itu sangat dibenarkan karena tercantum dalam peraturan internasional dan juga dalam company policy, dimana setiap mualim yang merasa ragu dalam pengambilan keputusan harus memanggil Nahkoda sebagai pimpinan tertinggi di atas kapal. Nahkoda juga selalu menuliskan dalam *Standing Order* “*please call master if you are in doubt*”.

3. Mengoptimalkan Penggunaan Alat navigasi Radar

Di kapal-kapal milik PT. Waruna Nusa Sentana semua peralatan navigasi telah menggunakan system yang modern sehingga memudahkan mualim dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan. Tetapi dengan canggihnya system tersebut harus ditunjang dengan keterampilan dalam mengoperasikan peralatan untuk dapat memperoleh hasil yang maksimal sehingga dapat mencegah terjadinya bahaya tubrukan.

Dan juga harus mengikuti sesuai dengan aturan yang telah berlaku, seperti halnya pada aturan 5 harus selalu mengadakan pengamatan keliling yang layak dengan penglihatan dan pendengaran maupun mepergunakan semua peralatan yang tersedia dalam setiap keadaan dan kondisi kondisi yang ada, sehingga dapat memperhitungkan benar benar terhadap situasi dan bahaya tubrukan. Berikut bebrapa alat navigasi yang di gunakan:

Radar dan Arpa

Pada *STCW 1978 as Amandement in 2010*.

- 1) Perwira jaga harus menggunakan radar jika diperlukan dan kapan saja daya tampak terbatas dihadapi atau diperkirakan dan setiap waktu pada perairan sempit dan ramai.
- 2) Kapan saja radar digunakan, perwira jaga harus memilih suatu jarak jangkauan yang tepat (*range scale*) mengamati target itu dengan hati-hati dan memplotkannya dengan efektif.
- 3) Perwira jaga harus memastikan agar skala jarak yang digunakan diubah pada interval waktu yang memadai agar gema-gema itu dapat dideteksi sedinimungkin.
- 4) Harus diingat bahwa gema-gema yang buruk atau kecil bisa hilang dari deteksi / layar radar.
- 5) Perwira juga harus memastikan agar memplotkan atau menganalisa situasi target dimulai pada waktu yang dini.
- 6) Pada cuaca terang, apabila memungkinkan perwira juga harus menentukan posisi menggunakan radar denagn obyek-obyek yang pasti. Dari hasil wawancara dengan informan (Mualim II) yang terjadi dalam penelitian ini adalah kapal hampir mengalami tubrukan dengan kapal nelayan,dan pada saat itu perwira jaga yang bertugas yaitu mualim II dengan jam jaga 00.00-04.00 dan sudah memasuki tanggal 10 Desember 2019 dan kapal berangkat dari tanjung priok menuju teluk semangka dan posisi kapal melewati selat sunda dimana selat ini di padati oleh nelayan dan di daerah selat sunda tersebut kapal hampir mengalami tubrukan dengan nelayan hal ini diakibatkan karena kondisi cuaca yang hujan lebat dan kabut pada saat itu juga termasuk pada penglihatan

terbatas sehingga mengurangi jarak pandang dan mualim II lupa untuk mengatur gain, dan rain pada radar sehingga objek (kapal nelayan) pada radar tidak terdeteksi.

Selama melaksanakan tugas jaga laut di MT, Star valiant perwira jaga lalai dalam melaksanakan tugas jaga navigasi Maka sangat penting untuk selalu mengoptimalkan alat navigasi dalam tugas jaga laut. Mulai dari persyaratan radar, jenis radar, minimal jumlah radar yang harus ada di kapal, pelatihan bagi operator radar sampai dengan sertifikasi bagi operator radar di kapal.

KESIMPULAN

1. Karena seorang mualim belum melaksanakan tugas jaga sesuai dengan waktu jam jaga yang telah ditetapkan.
2. Kurangnya pemeriksaan terhadap alat navigasi khususnya radar yang harus disesuaikan dengan kondisi cuaca dan keadaan laut.

Saran

1. Diharapkan bagi seorang Nahkoda dan Mualim senior sebaiknya memberi contoh kepada mualim lainnya dalam melaksanakan tugas jaga laut di atas kapal sesuai aturan STCW 1978 as amandement in 2010.
2. Dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan Mualim jaga terlebih dahulu sebaiknya melakukan pemeriksaan alat navigasi untuk memastikan bahwa alat navigasi berfungsi dengan baik sesuai keadaan cuaca dan keadaan laut untuk mendeteksi sedini mungkin adanya bahaya tubrukan.

REFERENSI

- Branch, 1995, Dictionary Of Shipping Internasional Business Trade Terms And Abbrevations. London.
- Cimun Moses, 2014, Dinas Jaga Di Kapal
(Online).http://www.academia.edu/8731133/Dinas_Jaga_Kapal. (Diakses pada tanggal 01 juni 2021)
- Hasan muhammad, 2014, Tugas Jaga Deck Officer
(Online).<http://hmhasanmuhamad.blogspot.co.id/2014/10/tugas-jaga-deck-officer.html>.
(Diakses pada tanggal 02 juni 2021)
- Istopo, 1972. Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut. Kesatuan Pelaut Indonesia, Jakarta.
- ManikomeE.W.Serial Buku Saku Tugas Jaga (Watch Keeping),Di pakai dalam Lingkungan PIP Makassar, Tahun 2008.
- PartonoSuwadji, 2014, Hal - Hal Penting Dalam Dinas Jaga Kapal
(Online).<http://boeceng.blogspot.co.id/2014/11/hal-hal-penting-dalam-dinas-jaga-kapal.html>. (Diakses pada tanggal 02 juni 2021)
- Purwantomo, AgusHadi, 2007, Emergency Prosedur& SAR. Semarang
- Ramadhan, Ardhana Febrianto, 2019, Optimalisasi dinas jaga untuk mencegah terjadi nya bahaya tubrukan di mv.Oriental samudra (online).
http://repository.pipsemarang.ac.id/1666/2/51145276N_Open_Access.pdf.(Diakses pada tanggal 10 juni 2021)
- Undang-Undang No.17 Tahun 2008 TentangPelayaran, 2008: CitraUmbara
- Widarbowo, D. (2020). Analisis Pemanfaatan Waktu Istirahat Terhadap Kelelahan (Fatigue) pada Awak Kapal.VENUS, 8 (1), 90-103.
- Yan Risuandi, 1972, International Regulation For Preventing Collisions At Sea 1972, Amandement 1981,1987,1993 And 2001. Jakarta