



# METEOR

JURNAL PENELITIAN ILMIAH  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN

## ANALISA PELAKSANAAN JAM KERJA ABK DI KAPAL LINER MV. ORIENTAL RUBY

WULUNG IMAM AKBAR  
Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta  
Jl. Marunda Makmur No.1 Cilincing, Jakarta Utara. Jakarta 14150

### Abstrak

Transportasi melalui laut merupakan sarana yang amat mudah sebagai pengantar barang maupun manusia ke tempat tujuan. Tanggung jawab para personil selama melaksanakan tugas jaga di anjungan merupakan salah satu faktor yang sangat menunjang akan keselamatan kapal, muatan dan seluruh awak kapal pada saat kapal sedang berlayar. Sehingga pada saat melaksanakan dinas jaga, dibutuhkan kondisi fisik yang segar dalam pelaksanaan dinas jaga dikapal. Masalah yang saya dapati di kapal, kelelahan merupakan salah satu faktor utama yang dapat mengganggu pada saat pelaksanaan dinas jaga. Kelelahan di atas kapal MV. Oriental Ruby menyebabkan kejadian saat kapal berlayar dari Balikpapan menuju Bitung. Dimana pada proses serah terima jaga dari mualim dua ke mualim satu tidak dilaksanakan dengan baik saat itu mualim dua sudah memberitahukan bahwa ada tugboat disebelah kanan membawa tongkang dengan jarak 6 nm. Akan tetapi karena kondisi mualim satu yang masih ngantuk dan belum sadar. Mualim 1 hanya mengatakan iya dan kemudian duduk. Selang beberapa waktu ketika mualim satu melaksanakan dinas jaga terjadi crossing situation antara kapal MV. Oriental Ruby dengan tongkang CPO dan hampir terjadi tubrukan dengan tongkang CPO tersebut. Hal tersebut dikarenakan kurangnya waktu istirahat dan kurang bugarnya kondisi tubuh saat melakukan dinas jaga di anjungan. Masih banyak lagi kecelakaan kapal laut yang berbuntut jatuhnya banyak korban jiwa yang salah satunya disebabkan kelalaian saat melaksanakan tugas jaga. Banyak terjadi kecelakaan di atas kapal pada saat kapal sedang berlayar akibat dari kelengahan sewaktu melaksanakan tugas jaga. Kegagalan dalam menanggulangi suatu kecelakaan karena kelalaian, kurangnya kesadaran akan tanggung jawab selama melaksanakan tugas jaga dan faktor kelelahan ketika kapal sedang berlayar seharusnya tidak perlu terjadi.

Kata Kunci : Jam kerja, Kelelahan, Dinas Jaga

## 1. PENDAHULUAN

Dalam dunia pelayaran sebuah kondisi yang aman sangat diharapkan oleh semua pihak. Apalagi kapal sebagai tempat dimana di dalam kapal terdapat muatan, awak kapal, dan kapal itu sendiri tentunya. Agar selama dalam pelayaran para personil yang sedang melaksanakan tugas jaga dapat melaksanakan tugas jaganya dengan baik. Maka pihak yang melaksanakan tugas jaga harus benar-benar memahami dan memiliki rasa tanggung jawab akan keselamatan muatan, awak kapal, dan kapal itu sendiri agar bisa sampai ke pelabuhan tujuan dengan aman. Dalam kejadian kecelakaan laut tidak hanya menimpa kapal tenggelam, kapal kebakaran dan lain-lain. Akan tetapi banyak juga disebabkan karena tabrakan antar kapal

Tabrakan kapal merupakan kejadian yang sangat serius dan menjadi peristiwa mengerikan yang akan merenggut banyak jiwa dan harta benda, termasuk salah satunya merusak lingkungan laut (Marine Pollution). Seluruh kecelakaan kapal setelah diadakan penyelidikan ternyata penyebab yang dominan adalah kesalahan oleh manusia (Human Error). Penyelidikan terhadap insiden-insiden ini jelas mengharuskan divisi deck atau organisasi anjungan harus memiliki jiwa yang penuh tanggung jawab, berdisiplin, mempunyai keahlian, mempunyai prosedur (SOP) yang jelas, tegas dan dapat diterapkan serta dilaksanakan.

### 1.1 Tujuan dan Manfaat Penelitian

#### A. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penulisan yang dituangkan dalam skripsi ini, penulis mencoba

mengangkat permasalahan mengenai jam kerja dinas jaga di anjungan yang di alami oleh penulis selama praktek di kapal kontainer MV Oriental Ruby.

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah :

- a. Dapat dijadikan pedoman crew dalam pelaksanaan jam kerja dan jam istirahat yang telah ditetapkan oleh peraturan internasional.
- b. Agar supaya semua yang bekerja diatas kapal mematuhi peraturan waktu istirahat yang telah ditetapkan oleh International Maritime Organization (IMO) didalam peraturan Marine Labour Convention 2006 (MLC 2006).

- c. Untuk mencari penyebab kurang disiplinnya para perwira jaga dalam melaksanakan jam kerja dinas jaga di anjungan.

#### B. Manfaat Penelitian

##### a. Secara Teoritis

- i. Bagi penulis dapat dijadikan sebagai penambah pengalaman dan wawasan dalam pelaksanaan jam kerja dinas jaga yang dapat dijadikan modal untuk menjadi mualim yang profesional nantinya.

5

- ii. Bagi pembaca pada umumnya, sebagai wawasan agar memahami bagaimana pelaksanaan jam kerja dinas jaga di atas kapal.

##### b. Secara Praktis

- i. Sebagai bahan referensi dikawal MV Oriental Ruby jika menemui kendala dan masalah yang sama terhadap pelaksanaan jam kerja dinas jaga di anjungan.

- ii. Bagi pembaca pada umumnya, sebagai wawasan agar memahami pelaksanaan jam kerja dinas dan jam istirahat di kapal, serta memahami penerapan dikemudian hari.

- iii. Bagi setiap mualim dapat digunakan sebagai acuan bahwa dalam bernavigasi ketika jam kerja dinas jaga di anjungan harus selalu disiplin dan konsisten agar setiap pelayaran dapat berjalan dengan aman dan selamat.

## 2. METODE

### 2.1. Deskripsi Data

#### a. *Disiplin*

Menurut Handoko (1987: 208), disiplin adalah kegiatan manajemen untuk menjalankan standar – standar organisasional. Menurut Handoko ada dua tipe kegiatan pendisiplinan, yaitu preventif dan korektif.

- i. Disiplin preventif adalah kegiatan yang dilaksanakan untuk mendorong para karyawan agar mengikuti berbagai SOP dan peraturan-peraturan sehingga penyimpangan – penyimpangan dapat dicegah.

- ii. Disiplin korektif adalah kegiatan yang diambil untuk menangani pelanggaran terhadap aturan – aturan dan mencoba untuk menghindari pelanggaran – pelanggaran lebih lanjut. Kegiatan korektif sering berupa suatu bentuk hukuman dan disebut tindakan pendisiplinan

**b. Jam Kerja dan Jam Istirahat**

Sesuai dengan Maritime Labour Convention 2006 Tittle A2.3, mengenai standar jam kerja dan jam istirahat, disebutkan istilah – istilah sebagai berikut:

- i. jam kerja adalah lamanya waktu bekerja per hari bagi awak kapal di atas kapal sebagaimana yang di persyaratkan. Batas pada jam kerja maksimum wajib tidak melebihi:
  - a) 14 jam dalam jangka waktu 24 jam;
  - b) 72 jam dalam jangka waktu tujuh hari;
- ii. jam istirahat adalah lamanya waktu yang ditentukan di luar jam kerja ABK di kapal untuk istirahat. Setiap Negara Anggota melaksanakan standar jam kerja normal untuk awak kapal, seperti halnya pekerja lain, wajib didasarkan pada delapan jam sehari dengan satu hari istirahat per minggu dan istirahat pada hari libur nasional. Jam istirahat minimum wajib tidak kurang dari:
  - a) Sepuluh jam dalam jangka waktu 24 jam; dan
  - b) 77 jam dalam jangka waktu tujuh hari.

**c. Anak Buah Kapal**

- i. Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Anak buah kapal (ABK) adalah semua orang yang ada di kapal selain Nahkoda
- ii. Berdasarkan UU RI.No.17/2008 tentang pelayaran Anak Buah Kapal (ABK) awak kapal selain Nahkoda

**d. Awak Kapal**

- i. Berdasarkan UU RI.No.17/2008 tentang pelayaran awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.

- ii. Anak kapal adalah mereka yang tercantum dalam daftar anak kapal (KUHD)

**e. Kelelahan**

Menurut COLREG, 1972 yaitu suatu regulasi yang mengatur tentang pencegahan tubrukan kapal, dalam bab I diatur tentang mengenai “kelelahan” (Fatigue) dalam tugas jaga. Bahwa setiap orang yang akan diberikan tugas jaga, dengan posisi sebagai mualim jaga ataupun anak buah kapal (ABK) harus dalam keadaan prima, sehat setelah beristirahat sekurang-kurangnya 10 jam dalam periode 24 jam.

Untuk mencegah terjadinya kelelahan perlu diperhatikannya persyaratan periode istirahat, pekerjaan/kegiatan yang berlebihan hanya dapat dilakukan untuk pekerjaan yang tidak dapat ditunda demi alasan keselamatan atau alasan lingkungan atau untuk hal-hal yang tidak diantisipasi sebelumnya pada saat kapal akan memulai pelayarannya.

**f. Dinas Jaga**

Menurut COLREG, 1972 bab I “organisasi anjungan (deck departement), memaksudkan kerja sama dan pembagian tanggung jawab yang ada diantara perwira dek, anjungan dan pengawasan. Perusahaan mengharapkan semua perwira dek memberikan yang terbaik dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan dengan disiplin yang tinggi”.

Menurut COLREG, 1972 bab I tentang pergantian jaga, mualim yang bertugas jaga laut/navigasi tidak diperkenankan menyerahkan tugas jaganya kepada mualim pengganti. Jika ada keyakinan bahwa mualim pengganti tidak mampu menjalankan tugasnya dengan baik, dalam situasi seperti ini maka Nakhoda harus diberi tahu. Mualim jaga pengganti harus yakin bahwa regu jaganya telah siap dan dapat melaksanakan tugas jaganya, terutama sehubungan dengan penyesuaian pandangan untuk kondisi gelap (night vision)

Sesuai Bab VIII Section A – STCW 2010 tentang standar tugas jaga adalah sebagai berikut:

- i. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dalam suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- ii. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya paling tidak kurang dari 6 jam.

- iii. 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.
- iv. Meskipun adanya ketentuan di dalam paragraf 1 dan paragraph 2 di atas, tetapi metode minimum 10 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.
- v. Syahbandar/ Marine Inspector setempat harus menetapkan agar jadwaljadwal jaga ditempatkan pada tempat yang mudah dilihat.

**g. Komunikasi**

Menurut Kartono, 1991 Komunikasi adalah : kapasitas individu atau kelompok untuk menyampaikan perasaan, fikiran dan kehendak kepada individu dan kelompok lain. Yang perlu diperhatikan pada komunikasi adalah : teknik komunikasi. Teknik komunikasi adalah : tatacara hubungan yang efisien – baik 23 melalui penggunaan alat-alat komunikais maupun tidak – dengan semua unsur yang saling melibatkan diri dalam satu unit sosial.

**2.2 Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan pada saat penulis melakukan Praktek Laut di MV. Oriental Ruby terhitung mulai tanggal 2 Agustus 2018 sampai dengan tanggal 2 Agustus 2019

**2.3 Tempat Penelitian**

Penelitian ini dilakukan oleh penulis diatas kapal MV. Oriental Ruby

**2.4 Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan oleh penulis adalah menggunakan metode kualitatif. Menurut Bogdan dan Taylor (1975:5) yang diulas lagi oleh Moleong (2002:3), bahwa penelitian metode kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang- 27 orang dan perilaku yang dapat diamati. Dalam hal ini penulis melakukan penelitian di atas kapal dengan cara menanyakan prosedur, tugas dan kewajiban mualim jaga saat melakukan jam kerja dinas jaga laut apabila saya tidak mengetahuinya.

Dalam menyampaikan masalah pada skripsi ini penulis menggunakan metode deskriptif untuk

menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Menurut Nasir (2005:55). Bahwa metode deskriptif adalah metode penelitian untuk membuat gambaran mengenai suatu kejadian atau situasi, sehingga metode ini berkehendak mengadakan akumulasi data dasar. Laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan, data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, catatan atau memo dan dokumen resmi lainnya.

Dengan menggunakan metode pendekatan di atas, diharapkan penelitian skripsi ini dapat menghasilkan suatu solusi ataupun pemecahan masalah yang tepat dan akurat. Baik dalam mengamati dan menangani mengenai permasalahan apa saja yang dapat menyebabkan terjadinya resiko kapal kandas dan yang menyebabkan terjadinya resiko tubrukan pada saat kapal berlayar.

**2.5 Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penulisan skripsi ini diperlukan beberapa dukungan atau data analisis dan informasi yang didapat oleh peneliti bahwa penulis menyadari data dan informasi yang lengkap dan efisien dapat dipertanggung jawabkan. Agar data dan informasi yang dibutuhkan dapat terkumpul maka peneliti melakukan pengumpulan data dan informasi dengan menggunakan teknik-teknik pengumpulan data.

Konsep yang dilakukan peneliti dalam pengumpulan data, guna penyusunan skripsi ini adalah berdasarkan apa yang dialami dan dijalani penulis dalam kegiatan sehari-hari di MV. Oriental Ruby selama melaksanakan praktek laut. Adapun metode-metode yang digunakan penulis dalam teknik pengumpulan data untuk penyusunan skripsi ini adalah sebagai berikut :

a. Teknik Observasi

Pengumpulan dan informasi dengan menggunakan teknik observasi artinya secara langsung mengamati, menanyakan dan meneliti objeknya. Observasi dilakukan pada saat menjalani praktek laut di atas kapal MV. Oriental Ruby dan pada saat melaksanakan jam kerja dinas jaga di anjungan. Dalam teknik observasi ini obyek yang diamati oleh penulis adalah :

- 1) Pelaksanaan jam kerja dinas jaga dianjungan
- 2) Kesiapan fisik personil jaga ketika melaksanakan tugas jaga di anjungan.

- 3) Persiapan-persiapan yang dilakukan sebelum melaksanakan serah terima pada saat berdinis jaga di anjungan

b. Teknik Wawancara

Wawancara adalah teknik pengumpulan data yang digunakan oleh penulis dengan cara berkomunikasi atau bertanya langsung kepada pihak yang berkaitan. Hal tersebut dilakukan ketika pelaksanaan dinas jaga di anjungan diatas kapal MV. Oriental Ruby.

c. Teknik Dokumentasi

Adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan mengambil data tambahan akan bukti dan teori yang berhubungan dan mendukung permasalahan yang akan dibahas. Ini merupakan teknik yang banyak digunakan oleh penulis baik dari buku panduan yang didapat di kapal ataupun dari sumber lainnya seperti dari perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

d. Studi Pustaka

Studi pustaka digunakan dengan maksud untuk mendapatkan atau mengumpulkan data dengan jalan mempelajari buku-buku yang berkaitan dengan pokok masalah yang diteliti. Selain itu juga sebagai pelengkap data apabila ada kesulitan dalam pemecahan-pemecahan masalah dalam penelitian. Dalam metode ini, penulis mengambil beberapa sumber data 30 dari buku-buku yang ada di perpustakaan Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta. Serta melakukan pencarian melalui internet yang dapat membantu penulisan skripsi ini.

## 2.6 Subjek Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini penulis tidak menggunakan subjek penelitian melainkan terlebih dahulu melakukan metode pendekatan kasus yang dilakukan penulis saat melakukan praktek laut di atas kapal MV. Oriental Ruby. Untuk itu penulis menekankan penelitian terhadap objek – objek yang berkaitan dengan skripsi ini. Objek penelitian yang dikemukakan adalah mengenai pelaksanaan jam kerja oleh ABK pada saat dinas jaga di atas kapal MV Oriental Ruby. Hal tersebut dilaksanakan demi terwujudnya keselamatan jiwa diatas kapal.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### a. Deskripsi Data

Dalam hal ini penulis memfokuskan kepada personil – personil jaga mengenai prosedur pelaksanaan jam kerja dan jam istirahat.

Kemudian penulis juga memfokuskan tentang tugas jaga di anjungan dalam menciptakan keselamatan jiwa di atas kapal. Dari penelitian yang ada penulis mendapatkan temuan - temuan penelitian sebagai berikut :

### I. *Crew bekerja berlebihan dan overtime sehingga waktu istirahat Crew kurang dan menyebabkan kelelahan pada saat jaga.*

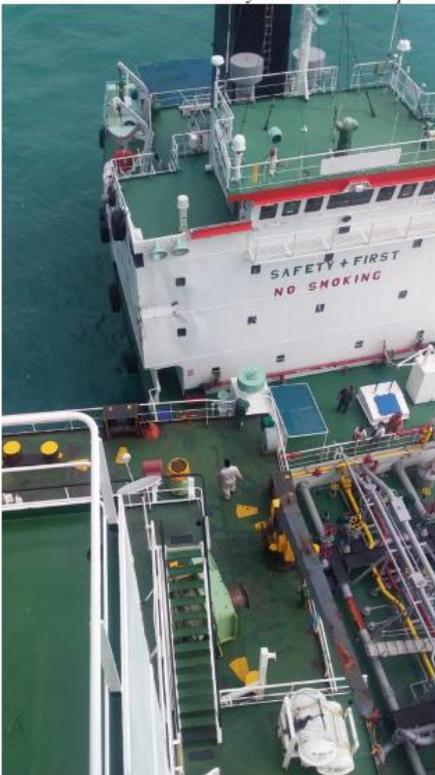
Pengalaman yang terjadi di kapal MV. Oriental Ruby pada voyage 09/2018 ketika kapal baru keluar dari alur Surabaya dan sedang melakukan pelayaran menuju pelabuhan bongkar di Makassar. waktu itu sedang pergantian tugas jaga dari Mualim tiga yang berdinis jaga pukul 20.00 - 00.00 dengan Mualim dua yang berdinis jaga pukul 00.00 - 04.00. Ketika 15 menit sebelum pergantian jaga Mualim dua bersama cadet sudah berada di anjungan sedangkan jurumudi belum datang. Setelah ditunggu hingga pukul 00.45 jurumudi tersebut baru naik ke anjungan. Padahal setengah jam sebelum pergantian tugas jaga jurumudi tersebut sudah di hubungi dan diberi tahu oleh cadet untuk persiapan menjelang jaga 00.00 – 04.00. Ternyata jurumudi tersebut kembali tertidur, sehingga terlambat naik ke anjungan. Hal tersebut tentu saja berpengaruh kepada pelaksanaan jam kerja dinas jaga di anjungan dan berpengaruh kepada keselamatan dalam menjalankan pelayaran. Saat pelaksanaan jam dinas jaga di anjungan karena kemudi otomatis dari 32 kapal MV. Oriental Ruby rusak, sehingga kapal harus dikemudikan manual. Dengan membawa kemudi secara terus menerus agar kapal dan haluan tidak keluar dari track pelayaran.

### II. *Jadwal jam kerja dan jam istirahat sudah ada dalam peraturan internasional tetapi tidak dilaksanakan.*

Pengalaman yang terjadi pada kapal MV. Oriental Ruby pada voy 01/2019 ketika kapal melakukan pelayaran dari jakarta menuju Batam pada tanggal 5 januari 2019. Saat itu kapal diberitahukan untuk melakukan OHN (One Hour Notice) persiapan berlabuh jangkar rede Batam jam 02.00 LT. Saat itu kapten memerintahkan bahwa perwira yang bertugas untuk me lego jangkar yaitu mualim 3. Kemudian cadet diperintahkan oleh Nahkoda untuk membangunkan mualim 3 untuk stand by di haluan persiapan lego jangkar. Saat itu kondisi mualim 3 ngantuk dikarenakan baru saja memulai istirahat setelah selesai melaksanakan dinas jaga jam

00.00 LT. Setelah itu kapal selesai berlabuh jangkar di rede Batam jam 04.15 LT. Jam 10.35 Lt kapal MV. Oriental Ruby diketahui menabrak kapal bunker yang sedang berlabuh di belakang. Hal tersebut terjadi disebabkan oleh angin dan arus yang kuat sehingga menyebabkan jangkar larat. Saat itu diketahui bahwa mualim 3 sedang mengerjakan checklist bulanan yang harus dilaporkan ke perusahaan. Saat mengerjakan checklist bulanan di ruang radio, mualim 3 tidak memantau arus, angin dan speed kapal pada GPS. Sehingga tidak mengetahui bahwa kapal dalam kondisi larat. Oleh sebab itu menyebabkan kapal menabrak kapal bunker yang sedang berlabuh di belakang.

*Collision between MV.Oriental Ruby and Bunker ship MT. Moray*



### III. Perwira jaga kurang disiplin dalam melaksanakan jam kerja dinas jaga di anjungan.

Pada bulan Desember 2018 voyage 12/2018, kapal MV. Oriental Ruby sedang berlayar dari pelabuhan Karingau Balikpapan menuju pelabuhan Bitung. Pada saat itu posisi kapal baru saja keluar dari alur pelayaran sempit menuju pelabuhan bongkar di Bitung dan ada kapal tunda yang sedang menunda tongkang yang bermuat CPO akan memotong dari sebelah kanan lambung kapal MV. Oriental Ruby. Dengan melihat lampu putih tiga sejajar dari kapal tunda tersebut dapat diidentifikasi bahwa kapal tersebut jaraknya kurang dari 6 Nautical Miles. Untuk lebih

memastikannya pada saat itu mualim dua mengeceknya melalui radar dan ternyata jarak dari kapal ke tunda 5,5 miles. Pada saat serah terima jaga, mualim dua menunjukkan keadaan sekitar dan memberitahu bahwa ada kapal tunda yang akan memotong didepan haluan yang jaraknya masih 5,5 Nautical Miles lagi. Mungkin dikarenakan Mualim 1 tersebut belum dalam keadaan sadar karena masih mengantuk, dia langsung duduk pada kursi tanpa memperhitungkan hal sekitar. Ketika itu kapal tunda yang posisinya bersilangan dengan kapal MV. Oriental Ruby telah tampak lampu lambungnya berwarna merah, ketika kadet mengeceknya di radar ternyata kapal tunda tersebut telah berjarak 3.0 Nautical Mile, sehingga pada saat itu juga kadet langsung melaporkannya kepada mualim satu. Pada saat itu kapal MV. Oriental Ruby sudah melakukan komunikasi dengan kapal tunda tersebut tetapi tidak ada ada respon. Ketika kapal sudah saling mendekat, dimana seharusnya kapal MV. Oriental Ruby merubah haluan kekanan untuk mengambil buritan kapal tunda tersebut seperti yang terlampir dalam aturan P2TL aturan 15 yaitu tentang posisi bersilangan dimana **“Jika dua buah kapal tenaga sedang berlayar dengan haluan saling menyilang sehingga dapat menimbulkan bahaya tubrukan, maka kapal yang mendapatkan kapal lain pada lambung kanannya, harus menyimpang dan jika keadaan mengijinkan harus menghindari untuk memotong di depan kapal lain”**. Tapi mualim satu yang baru saja naik ke anjungan dan masih dalam kondisi mengantuk memberikan perintah kepada jurumudi untuk merubah haluan kekiri. Setelah jurumudi amati dengan cermat, jika kapal merubah haluan kekiri maka kapal akan bertabrakan dengan kapal tunda tersebut. Akhirnya jurumudi memberitahu mualim satu bahwa kapal akan mengalami tubrukan jika merubah haluan kekiri. Mualim satu lalu memperhatikan dengan seksama posisi kapal dan posisi kapal tunda tersebut, ternyata apa yang diberitahu oleh jurumudi benar. Akhirnya dengan cepat mualim satu memberikan perintah kepada jurumudi untuk cekar kanan mengambil buritan kapal tunda tersebut.

#### 4. ANALISIS DATA

Untuk mendapatkan pelaksanaan tugas jaga yang maksimal, standar - standar prosedur pelaksanaan tugas jaga sudah ditetapkan sesuai dengan STCW 2010. Sesuai dengan 'Manila Amandemen' tahun 2010 dipersyaratkan bahwa minimal jam istirahat ABK adalah 70 jam dalam jangka waktu tujuh hari kerja. Ini berarti per hari minimal jam istirahatnya adalah 10 jam. Jam istirahat (10 jam) tersebut dapat dibagi menjadi tidak lebih dari dua periode per hari, salah satunya harus setidaknya 6 jam, dan interval antara periode istirahat berikutnya tidak boleh melebihi 14 jam. "Jam Kerja & Jam Istirahat ABK". Setelah melakukan analisa – analisa data di atas maka ditemukan penyebab – penyebab tidak optimalnya pelaksanaan tugas jaga di anjungan dan penyebab tidak optimalnya tugas jaga di anjungan tersebut yaitu :

##### ***A. Crew bekerja berlebihan dan overtime sehingga waktu istirahat Crew kurang dan menyebabkan kelelahan pada saat jaga.***

Dalam kasus pertama dimana proses pelashingan masih dilakukan oleh pihak kapal. Pelashingan kapal dilakukan oleh bosun, jurumudi, dan cadet. Hal tersebut tentu saja membuat para awak kapal kelelahan saat melaksanakan dinas jaga di anjungan. Kelelahan tersebut yang mengakibatkan jurumudi atas nama mas Ipul telat naik keanjungan pada saat dinas jaga 00.00 Lt – 04.00 Lt. Seperti diketahui Chief Officer yang bertanggung jawab dalam pembuatan jadwal jam kerja, agar dapat mengontrol awak kapal tidak bekerja berlebihan sesuai dengan jadwal jam kerja di atas kapal.

Adapun menurut STCW 2010 Bab VIII Section B, mengatur tentang Pedoman yang berkaitan dengan tugas jaga, yaitu tentang " Pencegahan Kelelahan", sebagai berikut:

- i. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat "suatu kegiatan yang mendesak" harus diartikan hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda, demi keselamatan atau karena alasan penyelamatan lingkungan laut atau yang tidak dapat diantisipasi di awal pelayaran.
- ii. Meskipun untuk "kelelahan" tidak ada definisi yang seragam tetapi setiap orang yang terlibat di dalam pengopersian kapal harus berhati-hati terhadap faktor-faktor yang dapat menyebabkan terjadinya kelelahan.

- iii. Ketentuan-ketentuan yang dibuat untuk mencegah kelelahan, harus menjamin bahwa jam kerja yang berlebihan atau tidak masuk akal, tidak akan diterapkan.
- iv. Frekuensi, jam periode istirahat, pemberian waktu istirahat tambahan sebagai kompensasi yang merupakan faktor-faktor yang penting yang dapat mencegah terjadinya kelelahan.
- v. Pemerintah harus mempertimbangkan penerapan suatu persyaratan yang mencatat jam-jam istirahat bagi para pelaut. Catatan semacam ini harus diperiksa oleh yang berwenang (Syahbandar/ Marine Inspecture) yang bersangkutan secara berkala.
- vi. Berdasar pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaan laut. Syahbandar / Marine Inspecture harus selalu meninjau kembali ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

Sesuai Bab VIII Section A – STCW 2010 tentang standar tugas jaga adalah sebagai berikut:

- i. Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang ambil bagian dalam suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- ii. Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat, yang salah satunya paling tidak kurang dari 6 jam.
- iii. 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.
- iv. Meskipun adanya ketentuan di dalam 39aragraph 1 dan paragraph 2 di atas, tetapi metode minimum 10 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.
- v. Syahbandar/ Marine Inspector setempat harus menetapkan agar jadwal-jadwal jaga ditempatkan pada tempat yang mudah dilihat.

**B. Jadwal jam kerja dan jam istirahat sudah ada dalam peraturan internasional tetapi tidak dilaksanakan**

Pada kejadian kedua dimana kapal MV Oriental Ruby larat dan menabrak kapal bunker MT. Moray yang disebabkan pada saat melaksanakan dinas jaga mualim 3 sedang berada diruang computer untuk mengerjakan checklist bulanan. Sehingga tidak dapat mengawasi keadaan kapal saat berlabuh. Seharusnya hal ini bisa dicegah apabila nahkoda dan Perwira Jaga sering melakukan sosialisasi mengenai jadwal jaga. Serta melakukan pengecekan terhadap personil dalam melaksanakan tugas jaga di atas Anjungan serta memberikan teguran – teguran dan peringatan – peringatan kepada personil jaga dalam pelaksanaan tugasnya. Pada kasus kedua disebabkan karena kurang kedisiplinan yang dimiliki oleh petugas jaga anjungan. Dimana seharusnya setiap personil jaga harus mempunyai kedisiplinan yang tinggi dalam melaksanakan tugas jaga anjungan. Persiapan-persiapan jaga di Anjungan, Perwira jaga harus menyiapkan dirinya sendiri untuk penjagaan itu, dengan memikirkan bahwa persiapan sebelumnya yang tepat mencegah kinerja yang buruk (Manikome, tahun : 143). Agar terjadinya dinas jaga yang baik, seorang perwira dan nahkoda perlu menerapkan langkah-langkah berikut terhadap ABK yang bekerja tidak baik serta melakukan pelanggaran disiplin :

- i. Peringatan lisan (verbal warning), setiap ABK yang melakukan pelanggaran kecil menerima peringatan lisan dari Nakhoda atau Mualim I dan memberitahukan tentang kesalahannya. Jika ABK masih melakukan kesalahan yang sama dalam waktu tertentu, mereka akan diberi hukuman yang lebih berat.
- ii. Peringatan tertulis (written warning), ABK yang melakukan pelanggaran serupa dalam waktu tertentu, akan dikenakan peringatan tertulis dari Nakhoda. Peringatan ini dicatat dalam buku catatan ABK. ABK diperingati agar jangan mengulangi kesalahannya dalam jangka waktu tertentu. Jika masih melakukan pelanggaran akan dikenakan hukuman yang lebih berat
- iii. Penangguhan (suspension), ABK yang masih melakukan kesalahan mendapat peringatan. Daftar catatan ABK tersebut akan dikirimkan ke perusahaan dimana Nakhoda mengusulkan agar ABK tersebut diturunkan jika masih melakukan kesalahan tersebut.

- iv. Pemberhentian (discharge), ABK yang melakukan pelanggaran peraturan lebih dari satu kali dalam jangka waktu tertentu akan diturunkan (sign off)

**C. Perwira jaga kurang disiplin dalam melaksanakan jam kerja dinas jaga di anjungan.**

Seperti contoh pada kejadian ketiga di atas, dimana Mualim 1 masih dalam keadaan mengantuk ketika melaksanakan tugas jaga di anjungan sehingga kurang konsentrasi ketika ada kapal tunda yang mau memotong di depan haluan kapal. Dan harusnya hal itu bisa dicegah jika Mualim satu menggunakan waktu istirahat sebaik-baiknya karena apapun keadaannya kecelakaan kapal adalah tanggung jawab para personil yang melaksanakan tugas jaga. Pada kasus yang ketiga, saat personil jaga melaksanakan serah terima tugas jaga merupakan kurangnya kedisiplinan yang dimiliki oleh petugas jaga anjungan, dimana seharusnya setiap personil jaga harus mempunyai kedisiplinan yang tinggi dalam melaksanakan tugas jaga anjungan. Terutama dalam disiplin waktu dimana sudah tertulis dalam perintah tetap anjungan (Bridge Standing Order) bahwa perwira pengganti ataupun ABK pengganti harus berada di anjungan sebelum waktu jaga untuk dapat melaksanakan tugas sepenuhnya dan memastikan bahwa ia siap untuk melakukan penjagaan malam hari, dan mengambil alih penjagaan setelah secara personal mengecek situasi yang ada.

**Dalam pelaksanaan Serah Terima Tugas Jaga perlu memastikan beberapa hal, diantaranya:**

- a) Perwira pengganti harus menjamin bahwa anggota tugas jaga yang membantunya, sepenuhnya mampu menjalankan tugas-tugas khususnya.
- b) Sebelum mengambil alih tugas jaga, perwira pengganti harus mendapat kepastian tentang posisi yang sebenarnya atau posisi duga kapal serta harus mendapat kejelasan tentang haluan dan kecepatan kapal, pengendalian UMS (Unmanned Machinery Space) dan harus mencatat setiap kemungkinan bahaya navigasi selama tugas jaga.
- c) Jika pada suatu saat perwira tugas jaga navigasi harus diganti dalam keadaan sedang melakukan olah gerak atau tindakan tertentu lain untuk menghindari setiap bahaya yang sedang mengancam. Maka penggantian tugas jaga ini harus ditangguhkan sampai tindakan atau olah gerak yang bersangkutan telah selesai.

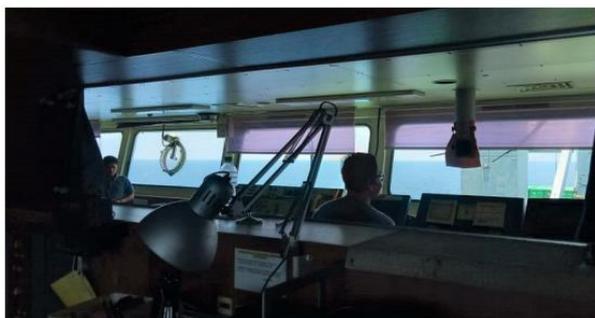
## 5. PEMECAHAN MASALAH

Dikarenakan adanya ketidakmaksimalan dalam proses pelaksanaan tugas jaga di Anjungan yang di sebabkan oleh faktor waktu istirahat di atas kapal dan faktor pengawasan oleh perwira jaga pada saat melaksanakan tugas jaga di atas kapal, maka dicarilah alternatif pemecahan masalahnya. Ada beberapa alternatif yang dapat dilakukan untuk memecahkan suatu masalah yang terjadi di atas kapal MV. Oriental Ruby seperti :

### *A. Melakukan pengawasan dan pengontrolan dari pimpinan kepada personil jaga di anjungan.*

Melakukan pengawasan dan pengontrolan dari pimpinan kepada personil jaga di anjungan saat pelaksanaan jam kerja merupakan pemecahan masalah yang tepat. Hal tersebut bertujuan agar serah terima tugas jaga berjalan sesuai dengan SOP yang telah ditentukan. Dengan melakukan pengawasan, hal tersebut dapat mencegah tindakan indisipliner saat prosesi serah terima tugas jaga di anjungan. Serta dapat mendorong setiap personil jaga untuk melaksanakan serah terima tugas jaga dengan baik. Dengan adanya pengawasan maka awak kapal merasa diawasi oleh pimpinan mereka dan membuat bawahan itu menghargai kepada atasan mereka. Serta mematuhi nilai kaidah-kaidah yang sudah digariskan pemimpin kapal. Nahkoda dan Perwira dapat memberikan petunjuk - petunjuk praktis bagaimana melaksanakan dinas jaga yang baik. Awak kapal dituntut 57 untuk melaksanakan prosedur – prosedur dan menaati peraturan – peraturan sesuai dengan pedoman yang telah ditetapkan. Maka pengawasan dan pengontrolan dari Perwira Jaga terhadap personil jaga di atas anjungan adalah yang paling tepat untuk dilakukan.

Pengawasan personil dinas jaga di MV. Oriental Ruby



Personil pelaksana dinas jaga MV. Oriental Ruby



### *B. Perlu ditambahkan personil darat pada proses pelashingan di pelabuhan.*

Pada proses pelashingan di kapal saya, masih dilakukan oleh pihak kapal khususnya bosun, jurumudi dan cadet. Berbeda halnya dengan kapal asing, kapal kontainer berbendera indonesia dalam proses pelashingannya masih dilakukan oleh orang kapal. Sedangkan untuk kapal asing yang melakukan pelashingan yaitu pihak darat. Hal tersebut pernah saya alami ketika saya sandar di pelabuhan yang berbeda. Pada pelabuhan pertama yaitu pelabuhan Berlian Timur Surabaya, proses pelashingan dilakukan oleh pihak kapal, hal tersebut tentu saja membuat fisik terkuras dan kelelahan. Sedangkan pada pelabuhan sandar kedua saya di Surabaya Internasional Container Terminal proses pelashingan dilakukan oleh pihak darat yaitu pihak buruh. Sehingga dengan adanya pelashingan yang dilakukan oleh pihak darat tentu saja beban masalah dari ABK kapal menjadi berkurang dan dapat membuat kondisi fisik agar lebih bugar dan prima

*Pelashingan yang dilakukan oleh pihak kapal*



Pelashingan yang dilakukan oleh buruh darat di Surabaya International Container Terminal



**C. Mengadakan sosialisasi tentang pentingnya disiplin dalam pelaksanaan jam kerja dan jam istirahat yang telah ditetapkan oleh MLC 2006 dan STCW 2010 serta keselamatan diatas kapal.**

Pelaksanaan Safety Meeting MV. Oriental Ruby



Sosialisai tentang pentingnya keselamatan di MV. Oriental Ruby



Disiplin adalah salah satu faktor yang sangat penting dalam melaksanakan suatu pekerjaan, juga sangat diperlukan untuk menjamin suatu tugas yang sudah ditetapkan dan diberikan secara tertib dan teratur. Disiplin juga merupakan faktor penting dalam menjamin keselamatan di atas

kapal. Terutama disiplin dalam melaksanakan jam kerja dan jam istirahat yang telah ditetapkan oleh MLC 2006 dan STCW 2010. Sebagaimana juga dengan jadwal jam kerja yang telah ditempatkan pada tempat yang mudah dilihat oleh seluruh awak kapal. Tidak juga ketinggalan disiplin melaksanakan tugas jaga anjungan. Oleh karena itu setiap awak kapal harus mempunyai kesadaran untuk melaksanakan jam kerja dan jam istirahat dengan disiplin. Hal tersebut akan berpengaruh terhadap kebugaran awak kapal dalam melaksanakan dinas jaga di anjungan. Untuk menciptakan kesadaran dalam diri masing – masing petugas jaga perlu adanya sosialisasi 49 tentang pentingnya disiplin terhadap keselamatan di atas kapal. Sosialisasi dapat dilakukan ketika diadakan safety meeting dengan memberikan arahan tentang bagaimana cara melaksanakan prosedur – prosedur serah terima tugas jaga dengan benar dan apa akibatnya jika tidak melaksanakan prosedur – prosedur tersebut

## 6. KESIMPULAN

Setelah dilakukan analisis dan pembahasan yang diuraikan oleh penulis, maka diperoleh kesimpulan yaitu,

1. Setelah dilakukannya penelitian, penulis menemukan di kapal dalam proses pelashingan masih dilakukan oleh pihak kapal. Hal tersebut tentu saja menyebabkan kelelahan dan dapat mengganggu pada saat pelaksanaan dinas jaga di anjungan. Kemudian penulis menemukan pemecahan masalah yang tepat yaitu dengan perlu ditambahkannya personil darat pada proses pelashingan kapal di pelabuhan. Dengan tujuan crew bekerja tidak berlebihan dan overtime sehingga waktu istirahat crew cukup dan membuat tubuh menjadi bugar saat dinas jaga.
2. Setelah dilakukan penelitian, penulis menemukan jadwal jam kerja dan jam istirahat sudah ada dalam peraturan internasional tetapi tidak dilaksanakan. Pemecahan masalahnya yaitu dengan memberikan sosialisasi pentingnya disiplin terhadap pelaksanaan jam kerja dan jam istirahat yang telah ditetapkan oleh MLC 2006 dan STCW 2010. Dengan diterapkannya disiplin terhadap jam kerja dan jam istirahat, hal tersebut dapat menjamin keselamatan diatas kapal.
3. Setelah dilakukan penelitian, penulis menemukan bahwa perwira di kapal kurang disiplin pada saat proses serah terima tugas jaga di anjungan. Berdasarkan pemecahan

masalah yang saya temukan saat proses serah terima tugas jaga di anjungan dibutukannya pengawasan dan pengontrolan dari pimpinan kepada personil jaga di anjungan. Untuk mengatasinya, nahkoda dan perwira jaga harus sering melakukan pengontrolan dan pengecekan terhadap personil jaga yang melaksanakan tugas jaga di anjungan. Terutama pada saat proses serah terima tugas jaga untuk memastikan proses serah terima tugas jaga berjalan dengan benar. Kemudian nahkoda atau perwira diatas kapal harus dapat bertindak tegas untuk dapat menghukum anak buahnya ketika melakukan kesalahan pada saat menjalankan tugas – tugasnya.

## 7. SARAN

Setelah membahas fakta - fakta dari permasalahan yang telah dibahas ada beberapa saran yang perlu untuk diutarakan agar dalam pelaksanaan jam kerja dan jam istirahat dapat dilaksanakan dengan disiplin. Kemudian pelaksanaan tugas jaga diatas anjungan dapat berjalan dengan baik, saran-saran tersebut diantaranya :

1. Disarankan kepada chief officer untuk meneruskan ke perusahaan pelayaran PT. Salam Pasific Indonesia Lines. Dalam pelaksanaan pelashingan kontainer kapal dapat dilaksanakan oleh buruh darat. Pelashingan oleh pihak darat dapat membantu meringankan beban pekerjaan dari crew deck kapal. Crew kapal dalam pelaksanaan dinas jaga dianjungan dengan kondisi yang fit dan tidak kelelahan.
2. Disarankan meletakkan jadwal pelaksanaan jam kerja ditempat yang mudah diakses yang memuat pengaturan kerja di atas kapal diantaranya berisikan :
  - a. jadwal kerja di kapal dan kerja di pelabuhan; dan
  - b. jam kerja maksimum atau jam istirahat minimum yang ditetapkan oleh hukum atau peraturan nasional atau perjanjian kerja bersama yang berlaku.

Sosialisasi tersebut dilakukan pada saat safety meeting agar seluruh awak kapal dapat menjalankan serta menerapkan jam kerja dan jam istirahat yang terdapat pada MLC 2006 dan STCW 2010 dengan disiplin dan teratur.

3. Disarankan kepada Nahkoda dan perwira jaga diantaranya :
  - a. Disarankan kepada Nahkoda dan perwira agar selalu meningkatkan pengawasan terhadap crew saat pelaksanaan serah terima tugas jaga agar dalam pelaksanaannya dilakukan dengan sungguh – sungguh dan disiplin. Dengan disiplin menerapkan SOP yang berlaku di kapal. Dapat meminimalisir adanya kecelakaan atau masalah dalam pelaksanaan jam kerja dinas jaga di anjungan
  - b. Disarankan perwira jaga harus sering melakukan pengecekan terhadap personil jaga di anjungan sehingga tidak ada lagi personil jaganya yang lalai dalam melaksanakan tugas – tugasnya dalam berdinas jaga dianjungan. Kemudian perwira pengganti ataupun ABK pengganti harus berada di anjungan sebelum waktu jaga untuk dapat melaksanakan tugas sepenuhnya. Perwira harus memastikan bahwa ia siap untuk melaksanakan dinas jaga dan mengambil alih penjagaan setelah secara personal mengecek situasi yang ada.

## 8. DAFTAR PUSTAKA

1. Echlols, John M dan Hasan Shadily, Kamus Inggris-Indonesia, Jakarta, : PT. Gramedia, 2000
2. Depdikbud,. Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka, 2016
3. Handoko, T. Hani, Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia, Yogyakarta, : BPF, 1987
4. Istopo, Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut (P2TL), Jakarta, : Koperasi Pegawai Sejahtera 1972
5. Kartini, Kartono, Psikologi Sosial Untuk Manajemen Perusahaan dan Industri, Jakarta: Rajawali Pers, 1991
6. Yustisia, Tim Visi. KUHD: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. VisiMedia, 2014
7. Institute, Nautical.. Bridge Watchkeeping. London, 1994
8. Schutte, K. Glas en Kecakapan Pelaut untuk Pelayaran Besar, Jilid IV, 2010
9. “Bridge Resource Management Principles (BRM)” 1993
10. Bridge Procedures Guide third edition 1998

11. Downard, John M (Manajemen kapal), fair Play Publication, 1984

KONVENSI DAN PERATURAN  
PERUNDANG-UNDANGAN :

1. ILO. 2006. Maritime Labour Convention (MLC) 2006. Swiss
2. IMO. 2010. Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers Code Amendments Manila Chapter VIII. London
3. IMO, 1972, The Confention On International Regulations For Preventing Collisions At Sea (COLREG) Amandements 2013
4. IMO. 2014. Safety Of Life At Sea Consolidate Edition 2014. London
5. IMO. 2010. International Safety Management (ISM) Code. London
6. IMO. 2002. Marine Pollution Consolidate Edition 2002. London
7. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
8. Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 2000 tentang Perkapalan