

**SIKAP DAN TANGGUNG JAWAB CREW SAAT TUGAS JAGA KAPAL
BERLABUH (ANCHOR WATCH) SESUAI STANDARD OF TRAINING
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING (STCW) AMANDEMEN 2010**

Kholid Mawardi

Universitas Maritim AMNI Semarang
e-mail : capt.jack.unimaramni.@gmail.com

ABSTRACT

Anchor watch by the rules Standard of Training Certification and Watchkeeping (stcw) amandemen 2010 Chapter VIII section A-VIII / I states guidelines relating to the ability to serve and prevent fatigue at the time of the duty service with a rest period of at least 10 hours per 24 hour period. It is recommended that officers or crew should be more accountable, responsible and discipline when carrying out the Anchor Watch duties to be more organized and well executed in order to avoid undesirable dangers in accordance with the rules of the STCW Amendment 2010. The senior deck officers should give good examples toward the other deck officers by doing the guard anchor watch duty based on the schedule and the guard duty should be carried out in the discipline and must be have responsibility on duty. The problems that lack of sense of responsibility and discipline in the implementation of duty on board MT. Success Fortune XL when the ship anchored is mismatched to the rules applied by the International STCW Amendment 2010. It is concluded that the guard duty distribution on MT. Success Fortune XL is in accordance with the regulations set out internationally, however in practice there is deviation because of the first deck officer's lack of responsibility while doing his guard duty, also his lack of confidence as the fresh graduate deck officer, and the not have discipline on duty which is not optimal by the deck officers made the result not optimal.

Keywords : Anchor Watch, The responsibility, Discipline

ABSTRAK

Anchor watch sesuai aturan Standard of Training Certification and Watch keeping (STCW) amandemen 2010 Chapter VIII section A-VIII/I tentang pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan pada waktu dinas jaga dengan waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam. Perwira atau ABK harus memiliki rasa tanggung jawab dan disiplin saat melaksanakan tugas jaga berlabuh jangkar (Anchor Watch) agar lebih terorganisir dan dapat dilaksanakan dengan baik untuk menghindari bahaya yang tidak diinginkan sesuai aturan STCW Amandemen 2010. Mualim senior harus memberi contoh kepada mualim lainnya dalam pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlabuh jangkar sesuai jadwal dan harus dilaksanakan secara disiplin dan penuh rasa tanggung jawab. Permasalahan yang terjadi disebabkan karena kurangnya rasa tanggung jawab dan sikap disiplin dalam pelaksanaan dinas jaga di MT. Success Fortune XL pada saat kapal berlabuh yang tidak sesuai dengan aturan yang diterapkan oleh STCW Amandemen 2010. Pembagian tugas jaga di MT. Success Fortune XL sesuai peraturan internasional tetapi dalam pelaksanaannya terdapat penyimpangan, karena Mualim I sebagai senior officer tidak bertanggung jawab saat melaksanakan tugas jaganya, rasa kurang percaya diri Mualim III sebagai fresh graduate serta kurangnya rasa disiplin dalam melaksanakan dinas jaga oleh para mualim menyebabkan hasil yang didapat tidak maksimal.

Kata Kunci : Dinas jaga berlabuh jangkar, Tanggung Jawab, Kedisiplinan

1. Pendahuluan

Seperti yang telah kita ketahui bersama, kapal adalah sarana angkutan laut yang sangat dibutuhkan untuk menunjang kelancaran pengangkutan barang. Proses pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat yang lain tersebut dapat dilakukan menggunakan berbagai sarana transportasi, sedangkan sarana untuk menunjang proses pendistribusian barang dapat dilakukan melalui darat, udara, maupun melalui laut. Karena Indonesia merupakan negara kepulauan dimana pulau yang satu dengan pulau yang lainnya dihubungkan dengan laut. Maka sarana angkutan laut untuk pendistribusian barang menjadi pilihan 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 di atas dapat terlaksana dengan baik, dibutuhkan rasa tanggung jawab serta etos kerja yang tinggi para perwira maupun anak buah kapal. Untuk itu setiap perwira khususnya bagian deck harus mengerti tentang aturan-aturan jaga sesuai dengan aturan jaga yang telah ditetapkan diatas kapal, semua kapal wajib melaksanakan aturan jaga tersebut tanpa terkecuali termasuk perwira yang mengatur dinas jaga dikapal untuk mencegah terjadinya bahaya tubrukan, karna 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.

Dalam pelaksanaan tugas jaga pada saat kapal sedang berlayar ataupun saat berlabuh jangkar diperlukan ketelitian, kewaspadaan, tanggung jawab, serta konsentrasi kerja yang tinggi. Hal tersebut dilaksanakan oleh seluruh *crew* khususnya bagian *deck* agar perusahaan pelayaran tidak mendapat klaim atas keterlambatan kapal. Maka pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlayar atau saat berlabuh jangkar sangat penting dan harus dilaksanakan sesuai prosedur yang sudah ditetapkan perusahaan pelayaran baik aturan *Nasional* maupun aturan *Internasional*.

Adanya sedikit kendala pada tanggal 19 November 2018 pukul 21.00 WIB di Singapore *anchorage area* yang dialami oleh penulis di MT. Success Fortune XL saat kapal dalam kondisi berlabuh jangkar untuk menunggu jadwal sandar di pelabuhan, para Mualim meninggalkan kewajiban tugas jaganya dan dilimpahkan kepada juru mudi jaga dan cadet jaga, dimana kondisi cuaca saat itu hujan lebat serta angin kencang, dalam kondisi tersebut tugas jaga seharusnya dilakukan dengan penuh tanggung jawab oleh semua tim yang seharusnya bertugas jaga pada saat itu karena dalam kondisi cuaca seperti itu terdapat potensi terjadinya kapal larat, hanyut, ataupun bersenggolan dengan kapal lain. Hal seperti ini akan mampu mempengaruhi kenyamanan dalam menjalankan tugas serta apabila hal ini terus-menerus berlanjut maka akan dapat mempengaruhi kinerja mereka terhadap pekerjaan serta mengancam hubungan kerjasama diantara para mualim dan juru mudi sebagai tim dinas jaga di kapal. Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa terdapat penyimpangan prosedur pelaksanaan dinas jaga saat kapal berlabuh jangkar yang tidak sesuai dengan aturan yang sudah ditetapkan, seperti tidak bertanggung jawab atau lalai dalam melaksanakan tugas jaga, tidak menggunakan peralatan navigasi semaksimal mungkin, tidak menjaga kebugaran terhadap kondisi kesehatan yang menyebabkan mengantuk saat *anchor watch*.

Penyimpangan prosedur tersebut sangat mempengaruhi konsentrasi kerja mereka. Hal ini menyebabkan tingkat produktifitas kerja yang menurun dan nantinya berakibat buruk bagi kelangsungan kerja di kapal (ILO, 2013).

Betapapun berlabuh jangkar sudah menjadi kegiatan rutin diatas kapal, namun tampaknya kecelakaan terkait dengan labuh jangkar belum menunjukkan tanda-tanda berkurang. Di tahun 2006 hingga 2008 Perusahaan *Protection and Indemnity, The Standard Club*, menerima 40 klaim yang total nilainya mencapai 12 milyar dollar di mana kecelakaan terkait berlabuh jangkar menjadi penyumbang utamanya.

2. Permasalahan

Dalam penyusunan penelitian ini, yang menjadi masalah pokok yaitu : “Bagaimana sikap dan tanggung jawab crew saat Dinas Jaga di Kapal Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*) sesuai *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010”.

3. Metode Penelitian

a. Sumber Data

Metode penelitian yang digunakan oleh penulis didalam menyampaikan masalah adalah deskriptif untuk menggambarkan dan menguraikan objek yang diteliti. Penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan, data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, foto, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya. Jadi metode deskriptif adalah tulisan yang berisi pemaparan, uraian dan penjelasan tentang suatu objek sebagaimana adanya pada waktu tertentu dan tidak mengambil kesimpulan yang berlaku secara umum. Oleh karena itu di dalam pembahasan nanti penulis berusaha untuk memaparkan hasil dari semua studi dan penelitian yang diperoleh, baik itu secara langsung dari pengalaman penulis selama di laut dan juga penelitian dari literatur buku-buku.

1) Data Primer (*Primary Data*)

Data primer adalah data penelitian yang secara langsung dilakukan di MT. Success Fortune XL milik PT. Soechi Lines, Penelitian berlangsung selama penulis diatas kapal yang dibagi dalam tiga tahap penelitian. Tahap pertama yaitu pengenalan terhadap lingkungan kapal dan sistem kerja untuk bisa menjadi maksimal sesuai dengan aturan. Tahap kedua yaitu menganalisa kejadian dan masalah-masalah yang terjadi dikapal serta berusaha mengumpulkan data dan informasi seputar permasalahan tersebut kepada perwira serta awak kapal yang lain, baik dalam lingkup satu kapal atau dengan awak kapal yang lain.

2) Data sekunder (*Secondary Data*)

Data sekunder adalah data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung atau melalui media perantara. Data sekunder dalam penelitian ini berupa buku catatan laporan maupun arsip. Selain itu penulisan menggunakan pengembangan deskriptif, artinya penulisan mencoba menggambarkan kejadian yang ada di lapangan dan hal yang dapat dilakukan di MT. Success Fortune XL dalam menyelesaikan permasalahan yang terjadi.

b. Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode yang dapat menggambarkan tentang permasalahan yang dihadapi untuk menunjang pengoperasian kerja di MT. Success Fortune XL milik PT. Soechi Lines.

Menurut S. Margono,(2008) yaitu metode pengumpulan data dengan mengadakan pengamatan secara langsung ke objek penelitian yaitu Nakhoda , Perwira Jaga dan Anak Buah Kapal(ABK) sehingga data-data yang dikumpulkan benar-benar sesuai kenyataan yang ada pada saat penelitian berlangsung. Dengan demikian akan diadakan data yang diyakini kebenarannya.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian adalah sebagai berikut:

1) Observasi

Observasi atau pengamatan merupakan suatu teknik atau cara mengumpulkan data dengan melakukan pengamatan langsung pada suatu kegiatan yang sedang berlangsung. Observasi diarahkan pada kegiatan memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul, dan mempertimbangkan hubungan antar aspek dalam fenomena tersebut. Dari pengamatan, akan mendapatkan data tentang suatu

masalah, sehingga diperoleh pemahaman atau sebagai alat *re-checking* atau pembuktian terhadap informasi/keterangan yang diperoleh sebelumnya. (Nana Syaodih, 2013: 220). Observasi ini dilakukan oleh peneliti selama penelitian untuk mengoptimalkan data untuk menganalisis penerapan dinas jaga kapal berlabuh.

2) Wawancara interview

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan dilaksanakan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (interviewer) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (interviewee) yang memberikan jawaban atau pertanyaan tersebut (Lexy Moloeng, 2005: 186). Penulis melakukan wawancara terhadap Nahkoda, *Senior Officer*, *Junior Officer*, ABK, dan *cadet* kapal MT. Success Fortune XL.

Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara mendalam. Wawancara mendalam merupakan cara mengumpulkan data atau informasi dengan cara langsung bertatap muka dengan informan, dengan maksud mendapatkan gambaran lengkap tentang topik yang diteliti.

3) Dokumentasi

Teknik pengumpulan data dengan menggunakan dokumentasi merupakan suatu teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik tertulis, gambar, maupun elektronik. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif.

c. Teknik Analisis Data

Menurut Moleong (2002: 103), analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar dengan demikian maka data-data lebih mudah dibaca dan disimpulkan.

Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis data deskriptif, yaitu dengan cara menghimpun data-data faktual dan mendiskripsikan. Data berasal dari seluruh informasi yang diperoleh dari hasil wawancara serta dokumen-dokumen melalui beberapa tahap. Setelah pengumpulan data, pencatatan data, peneliti melakukan analisis interaksi yang terdiri dari reduksi data, penyajian data dan verifikasi. Analisis dari penelitian ini berlangsung bersama dengan proses pengumpulan data, maupun dilakukan setelah data data terkumpul.

1) Pengumpulan data

Menggal informasi dan data dari berbagai sumber atau responden, yaitu dengan wawancara, observasi, analisis dokumen dan foto-foto kegiatan yang ada.

2) Reduksi data

Dalam reduksi data, data yang diperoleh disortir karena data dari hasil wawancara merupakan data yang memiliki sifat sangat luas informasinya bahkan masih mentah (Lexy J. Moleong 2012: 114). Dengan ini kita akan bisa memilih laporan hasil wawancara yang lebih penting, jadi bila ada hasil laporan yang dirasa kurang penting bisa dibuang. Langkah reduksi data melibatkan beberapa tahap. Tahap pertama, melakukan editing, pengelompokkan, dan meringkas data. Tahap kedua, menyusun kode-kode dan catatan-catatan mengenai berbagai hal berkaitan dengan data yang sedang diteliti sehingga peneliti dapat menentukan tema-tema, kelompok-kelompok, dan pola-pola data. Pada tahap terakhir dari reduksi data adalah menyusun rancangan konsep-konsep serta penjelasan-penjelasan berkenaan dengan tema, pola, atau kelompok yang bersangkutan.

3) Penyajian data

Hasil dari pengorganisasian data yang di sajikan secara sistematis dapat dibentuk dalam sebuah laporan. Bentuk penyajian laporan berupa diskriptif analitik dan logis yang mengarah pada kesimpulan. Dalam tahap ini peneliti dituntut untuk melakukan penafsiran terhadap data dalam wawancara.

4) Penarikan Kesimpulan/Verifikasi.

Penarikan kesimpulan menyangkut interpretasi peneliti, yaitu pengembangan makna dari data yang ditampilkan. Kesimpulan yang masih kaku senantiasa di verifikasi selama penelitian berlangsung, sehingga diperoleh kesimpulan yang kredibilitas dan objektivitasnya terjamin. Verifikasi bisa berupa pemikiran kembali yang melintas dalam pikiran peneliti saat mengadakan pencatatan atau bisa berupa suatu tinjauan ulang terhadap catatan-catatan di lapangan.

4. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan penelitian ini adalah: “Untuk mengetahui apakah sikap dan tanggung jawab *crew* saat melaksanakan Tugas Jaga pada saat kapal berlabuh jangkar sudah sesuai *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) amandemen 2010”.

5. Hasil Dan Pembahasan

Tanggung Jawab Crew Saat Pelaksanaan Dinas Jaga Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*) di Kapal.

Di setiap kapal memiliki aturan dalam melaksanakan tugas berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) agar pada saat kapal berlabuh jangkar tidak terjadi hal yang menyimpang yang terjadi seperti pencurian, kapal larat, jangkar menggaruk terhadap bahaya navigasi seperti menggaruk pipa di dasar laut, kabel listrik, bersilangan terhadap rantai jangkar kapal lain, dan banyak resiko yang terjadi akibat kelalaian *crew* kapal sendiri. Semua anggota *team work* dalam pelaksanaan tugas jaga harus memiliki tanggung jawab dan sikap disiplin yang tinggi dalam pelaksanaan tugas jaga saat kapal berlabuh jangkar, untuk itu setiap *crew* yang akan melaksanakan tugas jaga harus memahami tugas dan tanggung jawabnya sesuai aturan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010 dan ISPS Code yaitu :

- 1) Melakukan pemeriksaan kapal secara regular untuk memastikan bahwa tata cara keamanan sesuai dan tetap terjaga.
- 2) Menjaga dan mengawasi rancangan implementasi rancangan keamanan kapal termasuk terhadap amandemen dan rancangan dimaksud.
- 3) Mengkoordinir aspek keamanan pada saat berlabuh jangkar dengan personil jaga di kapal.
- 4) Mengusulkan modifikasi terhadap rancangan keamanan kapal.
- 5) Melaporkan kepada atasan di kapal apabila terdapat gangguan keamanan selama kapal berlabuh jangkar.
- 6) Meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan keamanan di atas kapal.
- 7) Memastikan bahwa pelatihan yang cukup telah diberikan terhadap semua personil pelaksana tugas jaga saat berlabuh jangkar.
- 8) Melaporkan setiap insiden keamanan yang terjadi saat kapal berlabuh jangkar terhadap atasan di kapal.
- 9) Mengkoordinir implementasi rancangan keamanan kapal dengan perusahaan dan petugas keamanan fasilitas pelabuhan yang terkait.
- 10) Memastikan bahwa peralatan keamanan di kapal dapat dioperasikan.
- 11) Memastikan bahwa peralatan navigasi penunjang pelaksanaan tugas jaga saat kapal berlabuh jangkar dapat dioperasikan dengan baik.
- 12) Memastikan pelaksanaan tugas jaga sudah sesuai dengan aturan-aturan yang ada.

Untuk memaksimalkan pelaksanaan tugas jaga saat kapal berlabuh jangkar supaya terhindar dari bahaya yang tidak diinginkan, maka semua personil tugas jaga harus memahami beberapa hal :

- 1) Persiapan, Perencanaan, dan Monitoring sebelum maupun selama Berlabuh Jangkar. Banyak factor yang menyebabkan kecelakaan terkait dengan labuh jangkar, misalnya ;
 - a) Faktor cuaca ekstrim
 - b) Peralatan labuh jangkar yang di bawah standar
 - c) Kesalahan prosedur dalam berlabuh jangkar
 - d) Berlabuh terlalu dekat trhadap daratan atau bahaya lain
 - e) Menubruk kapal lain saat berlabuh jangkar
 - f) Atau, tertubruk kapal lain saat berlabuh jangkar

Untuk mengurangi resiko kecelakaan tadi maka dilakukan berbagai usaha, diantaranya yaitu;

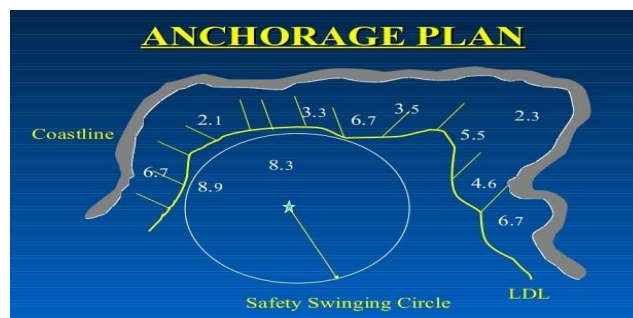
- a) Pemilihan lokasi labuh jangkar terkait *traffic density*
- b) Penentuan panjang rantai berhubungan dengan prakiraan cuaca dan jenis dasar laut
- c) Teknik mendekati area labuh jangkar yang tepat
- d) Memperhitungkan patokan-patokan yang dipakai untuk memastikan kapal terhindar dari bahaya selama berlabuh jangkar, yaitu ;

(1) *Available Sea Room*

Ketika kapal akan berlabuh jangkar di suatu lokasi, hal pertama yang perlu dipetakan adalah bahaya-bahaya. Misalnya daratan, dangkalan, buoy, jarring kapal ikan, maupun kapal lain yang sedang berlabuh jangkar. Dalam beberapa kasus, posisi labuh jangkar diberikan oleh otoritas setempat dan satu area labuh jangkar hanya untuk satu kapal. Misalnya di pelabuhan Gladstone dan Hay Point Australia meskipun tetap keselamatan operasi labuh jangkar berada sepenuhnya menjadi tanggung jawab Nahkoda. Ada kalanya pemilihan posisi labuh jangkar dipilih sendiri oleh Nahkoda kapal sesuai pertimbangan profesionalnya, jika seperti itu maka Nahkoda harus memilih lokasi dengan ruang tersedia (*Sea Room*) yang paling luas diantara bahaya-bahaya tadi.

Terkait *Sea Room*, pilihlah suatu titik yang memiliki jarak terbesar terhadap semua bahaya di sekeliling titik tersebut. Pada prakteknya, kita bias menggunakan *Dropped VRM* pada Radar atau ECDIS jika semua bahaya seperti kapal lain ditampilkan juga dalam ECDIS. Kemudian, setelah menemukan ukuran VRM terbesar yang terbebas dari bahaya yang ada, tetapkanlah VRM tersebut di posisi itu. Titik pusat VRM itu akan menjadi tempat jangkar diturunkan, bukan menjadi posisi kapal, karena posisi kapal akan berpindah-pindah seiring kapal berputar terhadap jangkar. Lalu dekatilah titik tersebut sehingga haluan kapal tepat berada pada titik itu, kemudian turunkanlah jangkar.

Jarak antara posisi jangkar dengan bahaya terdekat disebut *Radius of Available Sea Room* atau radius ruang yang tersedia. Ini diukur terhadap posisi jangkar (bukan posisi kapal) supaya terdapat radius yang konsisten.



Gambar 1 Anchorage Plan (Rencana/persiapan kapal berlabuh jangkar).

Sumber : <https://www.google.com/search?q=swing+circle+anchoring>

(2) Swing Circle

Setelah kapal berlabuh jangkar, kapal akan berputar akibat perubahan arah arus dan arah angin. Ketika titik tumpu kapal telah berada pada posisi yang berlawanan (*reciprocal*) terhadap resultan arus dan angin, maka kapal akan bergerak mundur akibat pengaruh arus maupun angin. Rentangan maksimal yang diakibatkan mundurnya kapal diukur terhadap jangkar merupakan radius dari *Swing Circle*. Rentangan maksimal ini tercapai jika jangkar tetap *holding* atau tidak larat (*Dragging*).

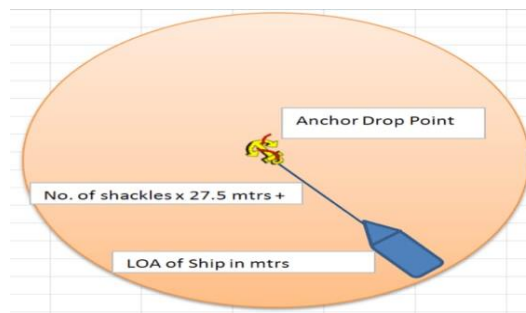
Rentangan maksimal biasa dihitung dengan rumus ;

$$R_{sc} = LOA + \text{Panjang rantai yang diturunkan}$$

Dimana,

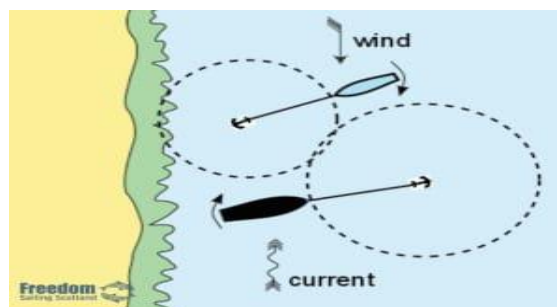
R_{sc} : Radius Swing Circle (Lingkar Putar) atau Rentangan Maksimal (Meter)
 LOA : Panjang Terpanjang kapal (Meter)
 Panjang Rantai : Jumlah segel x 27.5 (Meter) diukur terhadap *bolster/hawse pipe*.

Penggunaan istilah Radius dirasa lebih tepat karena yang dicari bukanlah lingkaran, melainkan sejauh mana kapal merenggang selama berputar. Rumus di atas merupakan penyederhanaan dari rumus yang sebenarnya. Untuk tujuan (*Practical Purpose*), rumus tersebut sudah cukup memadai bahkan memberikan *Margin of Safety* yang lebih kecil sehingga bisa menjadi pertimbangan untuk mengurangi panjang rantai pada tahap perencanaan untuk meningkatkan *Margin of Safety*.



Gambar 2 : Radius Swing Circle (Lingkar Putar) kapal saat berlabuh jangkar.

Sumber : <https://www.google.com/search?q=swing+circle+anchoring>



Gambar 3. Radius Swing Circle (Lingkar Putar) dengan pengaruh angin dan arus

Sumber : <https://www.google.com/search?q=swing+circle+anchoring>

(3) *Drag Circle (DC)*

Larat atau tidaknya suatu kapal diamati oleh petugas jaga di anjungan (*Coning Position*). Ide awal yang melatarbelakangi dibuatnya *Drag Circle* adalah agar keadaan larat/*dragging* bisa diamati sedini mungkin sebelum kapal terlambat ditangani sehingga terperosok kepada bahaya-bahaya di sekitar kapal. Oleh karenanya ada dua prinsip utama dalam penentuan *Drag Circle* ;

- (a) *Drag Circle* harus diukur terhadap *Conning*
- (b) *Drag Circle* harus memberikan peringatan larat sedini mungkin yang *reasonable*. *Reasonable* maksudnya tidak terlambat dan tidak terlalu awal.

Prinsip pertama,

Terkait prinsip pertama, *Drag Circle* bisa diukur terhadap 3 hal ;

- (a) *Drag Circle* diukur terhadap posisi antenna GPS, jika *dragging* akan dideteksi berdasarkan posisi GPS kapal. Antenna GPS dipakai sebagai patokan posisi kapal karena sebenarnya posisi GPS kapal adalah posisi antenna.
- (b) *Drag Circle* diukur terhadap posisi scanner Radar, jika baringan atau jarak Radar dipakai untuk menentukan *dragging*.
- (c) *Drag Circle* diukur terhadap posisi pelorus, Standar Kompas atau *Gyro Repeater* yang digunakan, jika *dragging* ditentukan dengan baringan visual.

Prinsip kedua,

Terkait prinsip kedua yaitu *Drag Circle* harus memberikan peringatan yang awal yang tidak terlalu dini juga tidak terlalu lambat, maka panjang kapal yang dipakai bukanlah LOA, bukan juga jarak dari halan ke anjungan, melainkan adalah jarak dari *bolster/hawse pipe* terhadap CCRP (*Consistent Common Reference Point*). Jika Radar tidak memiliki CCRP maka menjadi jarak dari *bolster/hawse pipe* ke pelorus/kompas/antenna GPS/scanner Radar seperti dijelaskan pada prinsip pertama. Jarak dari haluan ke *bolster* diabaikan sesuai dengan prinsip kedua yaitu supaya *Drag Circle* lebih pendek sehingga memberikan peringatan awal.

Radius *Drag Circle* (R_{dc}) bisa dihitung dengan menggunakan rumus ;

$$R_{dc} = \text{Panjang dari bolster ke CCRP} + \text{Panjang rantai yang diturunkan.}$$

(4) *Margin Of Safety (MOS)*

Ketika kapal mengalami rentangan maksimal, kapal tidak boleh sampai mengenai bahaya. Maka diperlukan *Margin Of Safety*, tentukanlah dahulu *Margin Of Safety* kemudian kurangkan terhadap *Radius of Available Sea Room* sehingga didapatkan Rentangan maksimal yang diperbolehkan.

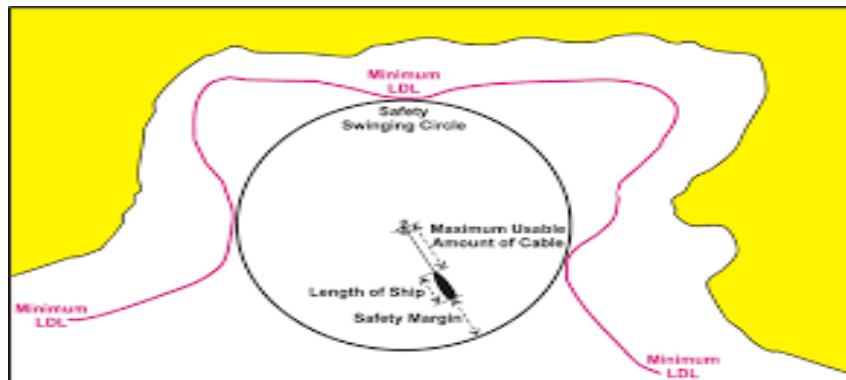
Rumus ;

$$\text{Swing Circle} = \text{Radius of Available} - \text{Margin of Safety}$$

Selain untuk menjaga jarak aman saat kapal berputar, manfaat *Margin of Safety* adalah sebagai ruang cadangan untuk memberikan kesempatan melakukan berbagai tindakan ketika kapal larat/*dragging* sebelum kapal benar-benar mengenai bahaya di sekitar. Persiapan tindakan ini mencakup persiapan mesin, persiapan kru dan sebagainya.

Selain 4 hal tersebut di atas ada faktor-faktor lain yang digunakan sebagai ukuran dalam memastikan kapal terhindar dari bahaya di sekitar pada saat berlabuh jangkar yaitu jenis dasar laut, arus, *swell*, angin, cuaca, *obstruction* di dasar laut, dan panjang rantai jangkar yang digunakan sesuai dengan

kedalaman perairan dengan mempertimbangkan ketersediaan ruang perairan (*Sea Room*).



Gambar 4. Sea-Room of Safety Swing Circle

Sumber : <https://www.google.com/search?q=swing+circle+anchoring>

2) Sistem Waktu Jaga Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*).

Di MT. Success Fortune XL sistem waktu dinas jaga kapal berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) yang telah digariskan mengikuti aturan internasional yaitu *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW)* Amandemen 2010.



Gambar 5. MT. Success Fortune XL

Sumber : PT. Soechi Lines

Tabel 1. Waktu Jaga Berlabuh Jangkar di MT. Success Fortune XL

No	Jabatan	Waktu Jaga	Keterangan
1	Mualim II	00.00-04.00	Jaga larut malam (<i>dog watch</i>)
2	Mualim I	04.00-08.00	Jaga dini hari (<i>morning watch</i>)
3	Mualim III	08.00-12.00	Jaga pagi hari (<i>forenoon watch</i>)
4	Mualim II	12.00-16.00	Jaga siang hari (<i>afternoon watch</i>)
5	Mualim I	16.00-20.00	Jaga sore hari (<i>evening watch</i>)
6	Mualim III	20.00-24.00	Jaga malam hari (<i>night watch</i>)

Sumber : Kapal MT. Success Fortune XL

- 3) Sistem Serah Terima Tugas Jaga Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*) di Kapal.
 Dalam serah terima tugas jaga berlabuh jangkar ada beberapa sistem yang serah terima jabatan dalam tugas jaga pada saat kapal berlabuh jangkar. Sebelum penggantian tugas jaga, perwira atau ABK yang menggantikan harus merasa yakin akan berikut ini :
- Instruksi atau *order* malam hari Nakhoda, jika ada
 - Posisi labuh, baringan dan jarak benda navigasi, baringan dan jarak kapal di sekitar daerah yang cukup pada waktu kapal mengambil posisi barunya karena perubahan pasang surut, lingkaran putar yang terplot di peta.
 - Jangkar dan rantai yang digunakan /siap
 - Kondisi operasional dan kesalahan alat navigasi yang digunakan
 - isyarat yang benar diperlihatkan dan suling siap segera digunakan
 - Keadaan pasang surut dan arus pasang surut
 - Sarat kapal dan jarak bebas lunas dari dasar kapal
 - Jarak nampak dan cuaca
 - Peringatan/laporan navigasi dan meteorologi Tangga akomodasi dan/atau tangga pandu siap, jika perlu
 - Keadaan deck termasuk sistem deteksi kebakaran, SPD dan PK, akomodasi dan bukaan kedap air
 - Penerangan malam hari di seluruh bagian kapal
 - komunikasi siap digunakan
 - Peraturan setempat / Perusahaan dipatuhi
 - Perlindungan lingkungan laut / udara dipatuhi
 - Persiapan sandar, jika ada, termasuk petunjuk pemberitahuan kepada masing-masing personil
 - Instruksi sandar, jika ada Perkiraan waktu naiknya pandu, agen atau pejabat pelabuhan, Jika tidak ada pemberitahuan sebelumnya, VHF siap di saluran yang tepat
 - Nama awak/kadet jaga keliling deck terhadap perompakan
 - Buat laporan ke penguasa pelabuhan saat tiba/tolak, pindah posisi labuh, jika ada
 - Keadaan kesiapan mesin induk, berkaitan dengan rencana sandar, keadaan cuaca dan perkiraan cuaca Berkaitan dengan larat kapal saat berlabuh.
- 4) Sistem Tugas Jaga Ketika Kapal Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*).
 Ada sistem yang harus di perhatikan oleh perwira jaga dan para ABK kapal dalam melaksanakan dinas jaga ketika kapal sedang berlabuh jangkar, perlu diperhatikan beberapa hal yaitu :
- Melakukan pengamatan secara berkala dengan waktu yang memadai untuk memastikan bahwa kapal tetap pada posisi labuh jangkar yang amandengan memperhatikan obyek-obyek pantai yang ada.
 - Menjamin bahwa pengamatan yang baik terus dilaksanakan.
 - Memastikan bahwa pemeriksaan kapal dilakukan secara berkala.
 - Mengamati keadaan gelombang dan cuaca serta keadaan laut.
 - Memberitahu perwira jaga bila diduga jangkar menggaruk atau hanyut.
 - Memastikan bahwa lampu-lampu navigasi telah dinyalakan (menurut waktunya) dan rupa-rupa benda/tanda-tanda telah ditempatkan (menurut keadaannya).
 - Mengecek posisi kapal di peta atau di radar setiap setengah jam sekali.

Sementara itu, karena di kapal telah terdapat 3 orang Juru Mudi dan *Cadet Deck* maka tiap satu orang perwira melaksanakan dinas jaga labuh jangkar dibantu oleh satu orang Juru Mudi dan satu *Cadet Deck*. Mualim satu bersama *Cadet Deck* untuk ikut serta dalam penjagaan (jaga labuh jangkar) bersama perwira yang jadwalnya sebelumnya juga telah dibuat oleh Mualim I. Oleh karena itulah, Mualim I telah membuat jadwal jaga agar dalam jangka waktu satu tahun kedepan, *cadet* tersebut dapat merasakan jaga di tiga jam jaga berlabuh jangkar secara bergantian.

Pelaksanaan Dinas Jaga Berlabuh Jangkar (*Anchor Watch*) yang tepat sesuai aturan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW)* amandemen 2010

Fungsi dari pengaturan jam kerja dan tugas dinas jaga menurut *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW)* Amandemen 2010 mengatur sistem kerja diatas kapal, baik itu kerja saat kapal di laut, saat kapal berlabuh hingga saat kapal berada di pelabuhan untuk melaksanakan muat bongkar.

Seperti yang telah diatur dalam *Chapter VIII Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW)* Amandemen 2010 *sectionA-VIII/1* dalam butir 1 dan 2 Ditambahkan, bahwa jika suatu pekerjaan dilakukan dalam jangka waktu yang terlalu lama menurutnya akan sangat membuat para pekerja merasa bosan dan cepat merasa letih dan capek. Akibatnya produktifitas para pekerja terhadap suatu pekerjaan yang harus ia kerjakan akan sangat terganggu pula. Dalam arti kata, hasil yang didapatkan tidak sebanding dengan lamanya waktu yang telah ia tempuh untuk menyelesaikan suatu pekerjaan.

1. Pengaturan Tugas Jaga diatas kapal baik deck ataupun mesin diatur berdasarkan ketentuan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW)* 1978 Amandemen 2010 Bab VII yang mengatur hal-hal yg diperlukan oleh awak kapal selama melaksanakan tugasnya baik di pelabuhan maupun saat berlayar, Yang dimaksud dengan :
 - a. Jaga Laut yaitu tugas jaga yang dilaksanakan agar pengopeasian permesinan selama berlayar dapat di laksanakan dengan lancar dan aman,tugas jaga laut dilaksanakan bergantian setiap 4 jam sekali,yaitu kondisi terbaik untuk ketahanan fisik dan dapat diulang setelah beristirahat selama 8 jam.
 - b. Jaga Rutin yaitu tugas jaga yg dilakukan oleh awak kapal yg bersifat rutin baik dilaut maupun dipelabuhan sesuai pembagian tugas dan jadwal yg ditetapkan didalam pengoperasian kapal.
 - c. Jaga pelabuhan yaitu tugas jaga yang dilaksanakan ketika kapal sedang sandar ataupun berlabuh jangkar apapun tujuannya bongkar muat atau perbaikan dan dilaksanakan dengan prinsip jaga 24 jam secara bergantian, Hal ini bertujuan agar awak kapal dapat diatur bergantian pesiar atau meninggalkan kapal sehingga jaga pelabuhan efektif dilakukan penuh 24 jam atau diatur.
 - d. Jaga khusus yaitu tugas jaga yang dilakukan oleh awak kapal yang bersifat khusus yang dalam peaksanaannya tidak lagi mengacu pada pembagian tugas dan jadual yang ditetapkan tetapi mengacu pada kegiatan yang sedang dilakukan, misalnya kapal sedang perbaikan atau perawatan di galangan kapal atau *docking*.
 - e. Jaga Darurat adalah tugas jaga yang dilakukan oleh awak kapal pada saat kapal dalam keadaan darurat atau ketika dilakukan tindakan penyelamatan (badai atau cuaca buruk kandas,terbakar, perbaikan dilaut atau kapal tidak bertenaga. Untuk pengaturan bagian dan jadwal yang ditetapkan tidak lagi menjadi acuan tugas awak kapal, tetapi bersifat tindakan penyelamatan jiwa, barang dan lingkungan.
 - f. Jaga mesin yaitu tugas jaga yang dilakukan oleh awak kapal yang melakukan tugas dan pekerjaannya di bagian mesin.
2. Berdasarkan ketentuan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW)* 1978 Amandemen 2010 Bab VII yang mengatur hal-hal dalam prosedur Serah Terima Tugas Jaga Yang Benar Yaitu :

- a. Sebelum serah terima jaga, jaga lama harus melaporkan tugasnya kepada pengganti jaga dan meyakini laporan tersebut telah dimengerti dan melaksanakan tugas jaganya
 - b. Jurnal jaga telah diisi lengkap dan ditanda tangani oleh petugas jaga lama sebagai pertanggung jawaban tugas jaga
 - c. Regu pengganti jaga harus telah berada ditempat tugasnya (dikamar mesin) sedikitnya 15 menit sebelum serah terima jaga.
 - d. Melakukan pengamatan bersama kedua regu jaga.
 - e. Jika terdapat perbedaan yang mencolok dari parameter sesungguhnya dengan yang dilaporkan di jurnal jaga, maka dilaporkan kepada Kepala Kamar Mesin.
 - f. Jika pengganti jaga telah mengerti dan menerima tugas jaga yang akan dilanjutkan maka barulah regu jaga dapat meninggalkan kamar mesin.
3. Adapun sesuatu hal yang harus dilaporkan dalam jurnal jaga pada serah terima tugas jaga dengan kondisi-kondisi kapal yang dikatakan keadaan darurat ketentuan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandemen 2010 Bab VII* yaitu :
 - a. Kapal diserang badai
 - b. Kapal terbakar
 - c. Kapal kandas ,dan muatan tumpah kelaut (kapal tangker)
 - d. Kapal bocor dan stabilitasnya terganggu
 - e. Kapal tanpa tenaga penggerak (mesin sedang rusak/diperbaiki)
 - f. Permesinan yang sedang beroperasi
 - g. Permesinan /peralatan yang sedang diperbaiki
 - h. Perubahan jenis pengoperasian (otomatis menjadi manual /sebaliknya)
 - i. Kelainan yang teramati
 - j. Jumlah bahan bakar dan minyak lumas yang terpakai dan sisanya
 - k. Kondisi buangan air got, limbah lain yang harus ditangani
 - l. Pemindahan bahan bakar, air tawar, air ballast dan lain-lain..
 - m. Perintah anjungan yang akan dilakukan pada jam jaga berikutnya
 - n. Percobaan-percobaan yang dilakukan.
4. Prinsip prinsip tugas jaga pada umumnya berdasarkan SOLAS 1978 Amandemen *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 2010* yang lebih ditentukan oleh awak kapal dalam hal Pengetahuan dan ketrampilan sesuai tanggung jawabnya, Kesiapan fhisik dan mental, Pengaturan dan kelengkapan dalam menjalankan tugas. Sebelum seseorang melaksanakan tugas jaga, awak kapal harus mempersiapkan fisik dan mental agar tugas jaga dapat dilaksanakan dengan baik dan lancar dengan memperhatikan waktu istirahat yang cukup (sedikitnya 10 jam untuk harian) selanjutnya awak kapal sebelum jaga dilarang meminum alkohol atau obat obatan yang memabukan (4 jam sebelum jaganya) dan awak kapal wajib melengkapi diri dengan perlengkapan diri yang memadai, misalnya sepatu pengaman werpak dll). Pada saat kapal berlabuh jangkar di pelabuhan maka tugas dari perwira jaga dan oiler melaksanakan tugas jaga pelabuhan yang dilaksanakan dengan prinsip jaga 24 jam secara bergantian dan dengan jumlah dan kemampuan awak kapal yang memadai selama 24 jam jaga tersebut dimana masing masing bagian dipimpin oleh seorang perwira jaga yang mampu mengambil keputusan yang tepat pada saat terjadi keadaan darurat. Dan yang terpenting elaksanaan tugas jaga diatas kapal baik dek maupun bagian mesin, diatur berdasarkan ketentuan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 1978 Amandemen 2010 Bab VIII* yang mengatur hal hal yg diiperlukan oleh awak kapal. Selama melaksanakan tugasnya baik dipelabuhan maupun dilaut atau berlayar.



Gambar 6. Singapore Anchorage Area

Sumber : <https://www.google.com/search?q=singapore+anchorage+area>

Perilaku dan Sikap Crew Saat Melaksanakan Dinas Jaga Kapal Berlabuh (*Anchor Watch*).

Kurangnya kedisiplinan dalam mematuhi aturan dan tidak adanya rasa tanggung jawab dalam pelaksanaan tugas jaga saat kapal berlabuh seperti tidurnya perwira jaga pada saat melaksanakan tugas jaga, kurang terorganisirnya waktu jaga, dan adanya *overtime* pada saat jaga yang di alami oleh ABK yang seharusnya jaga hanya 4 jam tetapi menjadi 6 jam. Di MT. Success Fortune XL memiliki aturan-aturan dalam melaksanakan tugas berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) agar pada saat kapal berlabuh jangkar tidak terjadi hal penyimpangan yang terjadi seperti pencurian, kapal larat, dan sebagainya. Perwira atau ABK harus lebih memiliki sikap disiplin dan tanggung jawab pada saat melaksanakan tugas jaga berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) agar lebih terorganisir dan dapat dilaksanakan dengan baik sesuai dengan aturan dari STCW Amandemen 2010, untuk menghindari adanya bahaya-bahaya yang tidak diinginkan. Adapun faktor penyebab timbulnya pelaksanaan dinas jaga berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) yang belum sesuai dengan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) amandemen 2010 karena adanya suatu penyimpangan prosedur dinas jaga berlabuh saat kapal berlabuh yang dalam hal ini menyangkut pengaturan dan penerapan jam istirahat di kapal adalah :

1. Adanya kurang paham dari para awak kapal yang baru khususnya bagian dek terhadap aturan jaga, aturan jam kerja harian serta aturan jam istirahat yang sesuai dengan peraturan internasional yaitu *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010.
Perlu penulis informasikan bahwa mereka yang bekerja, kebanyakan para pekerja baru dimana mereka ditempatkan dan dipekerjakan di atas kapal. Serta belum mengetahui dan memahami dengan baik aturan tentang jam- jam jaga di kapal, baik itu jam jaga laut baik jam jaga kapal berlabuh jangkar dan jam jaga kapal sandar. Mereka cukup bertanya kepada Anak Buah Kapal (ABK) yang lain, mereka sebetulnya telah mendapatkan pelajaran dan pengetahuan sebelum bekerja di atas kapal.
2. Kurangnya pemahaman mengenai pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya dapat mempengaruhi produktifitas kerja mereka.
Mereka juga kurang mengerti mengenai arti pentingnya kebugaran (*fitness*) terhadap kondisi serta kesehatan bagi para awak kapal yang nantinya akan sangat mempengaruhi produktifitas kerja mereka. Penulis melihat apa yang telah dirasakan oleh para pekerja yang sedang mengalami kelelahan yang luar biasa akan sangat mempengaruhi kinerja dan loyalitas mereka terhadap pekerjaan yang dihadapi. Mereka akan sangat terbebani oleh adanya pekerjaan yang mengharuskan mereka untuk bekerja sementara kondisi fisik mereka kurang memungkinkan untuk melakukan pekerjaan dengan maksimal. Hasil pekerjaan yang mereka kerjakan

kurang mendapatkan hasil yang maksimal. Dalam hal ini pihak perwira harus sudah tanggap terhadap gejala-gejala yang akan timbul akibat adanya penurunan kinerja serta loyalitas anak buahnya terhadap pekerjaan yang seharusnya mereka hadapi dan kerjakan. Hal ini bertujuan untuk mencegah adanya penurunan produktifitas kapal yang bila dibiarkan, lambat laun akan dapat menurunkan pula tingkat produktifitas perusahaan dalam hal operasional kapal. Dalam hal ini perusahaan akan dirugikan karena menurunnya kinerja awak kapal terhadap operasional kapal.

3. Minimnya koordinasi dan komunikasi antara perwira dan bawahan.
Pentingnya komunikasi yang baik antar awak kapal yang bekerja di kapal memang tidak dapat diabaikan. Apabila komunikasi baik, semua karyawan mengetahui apa yang sedang terjadi, mereka memiliki pengertian yang luas tentang hasil-hasil yang telah dicapai pada masa lampau dan kebijaksanaan masa mendatang dari perusahaannya. Mereka juga mempunyai pandangan jelas tentang apa yang diharapkan oleh mereka. Sebaliknya apabila komunikasi atau bahkan tidak ada komunikasi, para pekerja tidak mengetahui apa yang sedang terjadi. Mereka tidak memiliki alasan untuk mengidentifikasikan dirinya dengan perusahaan dan mungkin mereka malahan akan menanamkan loyalitasnya kepada organisasi lain. Selama penelitian di MT. Success Fortune XL penulis mendapati adanya kekurangan harmonisan antara perwira dan anak buahnya dalam hal koordinasi dan komunikasi baik disaat jaga bersama, kerja ataupun saat-saat santai di atas kapal. Para anak buah pada umumnya merasa terkucilkan dan merasa kurang diperhatikan oleh para perwiranya. Padahal menurut analisa penulis saat itu, hal yang terjadi adalah kurang beraninya para anak buah kapal untuk mengadakan pendekatan baik itu secara formal maupun pribadi kepada tiap-tiap perwira di kapal. Pada umumnya mereka merasa sungkan untuk mendekati para perwiranya. Mereka merasa kurang pantas jika harus bergaul dengan para perwiranya yang telah mempunyai tingkat pendidikan yang lebih tinggi darinya. Pada intinya, mereka yang umumnya adalah para pekerja baru di atas kapal merasa perlu untuk mengadakan penyesuaian terhadap semua hal yang ada di atas kapal yang merupakan suatu hal yang baru bagi mereka. Termasuk pula menyesuaikan diri terhadap masing-masing personil di kapal, terlebih kepada para perwiranya. Dari uraian diatas, komunikasi tidak hanya penting untuk kesejahteraan pegawai, tetapi komunikasi juga penting untuk manajemen yang efektif.
4. Penyimpangan terhadap prosedur dinas jaga kapal berlabuh.
Di kapal prosedur dinas jaga kapal berlabuh yang telah digariskan diaturan internasional yaitu *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010 terdapat sedikit penyimpangan didalam pelaksanaannya. Adanya beberapa penyimpangan itulah yang akan segera penulis ungkap dalam bab ini. Sebagai contoh penyimpangannya yaitu perwira jaga tidur tidak menjalankan tugas jaga.

Sementara itu, karena pada umumnya di kapal terdapat 3 orang Juru Mudi dan 3 orang *Cadet Deck* maka tiap satu orang perwira melaksanakan dinas jaga labuh jangkar dibantu oleh satu orang Juru Mudi dan satu *Cadet Deck*. Mualim satu bersama *Cadet Deck* untuk ikut serta dalam penjagaan (jaga labuh jangkar) bersama perwira yang jadwalnya sebelumnya juga telah dibuat oleh Mualim I. Karena di kapal terdapat 3 orang *Cadet Deck*, maka untuk dua orang perwira jaga tidak dibantu oleh kehadiran kadet di anjungan. Oleh karena itulah, Mualim I telah membuat jadwal jaga agar dalam jangka waktu satu tahun kedepan, *cadet* tersebut dapat merasakan jaga di tiga jam jaga berlabuh jangkar secara bergantian.

Fungsi dari pengaturan jam kerja menurut *SCTW* Amandemen 2010 Mualim I juga berwenang mengatur sistem kerja diatas kapal, baik itu kerja saat kapal di laut, saat kapal berlabuh hingga saat kapal berada di palabuhan untuk melaksanakan muat bongkar. Disini Mualim I memberikan beberapa aturan yang dirasakan sangat ketat dalam menerapkan sistem kerja di kapal. Sistem kerja tersebut sangatlah menyengsarakan sebagian ABK deck di dalam melaksanakan suatu pekerjaan di kapal. Menurut informasi dari salah satu seorang sumber, bahwa Mualim I ini menerapkan

sistem kerja yang dilakukan sesering mungkin untuk mendapatkan hasil yang memuaskan. Tentunya memuaskan bagi dirinya dimata perusahaan. Di hadapan perusahaan, Mualim I ingin menunjukkan hasil pekerjaan mereka dengan bangga dan dengan senang hati. Sepertinya ada maksud- maksud tertentu yang diinginkan oleh Mualim I tersebut. Dalam hal ini Mualim I tidak memandang dari segi kemanusiaan jika sistem kerja yang mengikat kebebasan dan menyengsarakan orang lain tetap diterapkan diatas kapal. Selama penulis melihat perkembangan yang terjadi di atas kapal, banyak diantara para pekerja anak buah kapal (ABK) merasa mengeluh atas sikap arogan Mualim I tersebut didalam mengatur dan membuat suatu sistem kerja di kapal.



Gambar 7 .Dinas Jaga di Anjungan

Sumber : <https://www.google.com/search?q=dinas+jaga+perwira+kapal>

Tabel 2. Jadwal Jam Kerja ABK di MT. Success Fortune XL

No	Jam Kerja	Kegiatan
1	07.00-10.00	Kerja <i>deck</i> pagi
2	10.00-10.30	<i>Coffee time</i> (istirahat)
3	10.30-12.00	Kerja dek pagi, lanjutan
4	12.00-13.00	Istirahat, makan siang
5	13.00-15.00	Kerja <i>deck</i> siang
6	15.00-15.30	<i>Coffee time</i> (istirahat)
7	15.30-16.00	Kerja dek siang, lanjutan

Sumber: Kapal MT. Success Fortune XL

Melihat susunan jam-jam kerja diatas, banyak dari ABK dek yang merasa keberatan dengan pengaturan dan penerapan jam kerja seperti itu. Banyak diantara mereka yang berusaha membanding-bandingkan program kerja di kapal dengan program dan jadwal kerja di kapal lain yang lain. Menurut informasi yang didapat, program atau jadwal kerja di kapal lain tidaklah mengikat dan menyengsarakan seperti yang terjadi di kapal mereka sendiri saat ini. Mereka melihat dari segi waktu lamanya jam kerja yang harus dilakukan di kapal mereka jauh lebih lama dengan jam kerja dikapal lainnya. Melihat jadwal kerja dikapal seperti yang telah diterapkan oleh Mualim I diatas, masing-masing ABK harus melaksanakan pekerjaan di kapal selama 8 jam tiap harinya kecuali hari sabtu dan minggu. Dari sinilah mereka menilai bahwa di kapal mereka bekerja kurang memperhatikan kesejahteraan para ABK khususnya bagian dek didalam melaksanakan pekerjaan diatas kapal.

Berdasarkan data pada tabel 2 yang menjelaskan tentang jadwal jam kerja ABK di MT. Success Fortune XL, dapat disimpulkan bahwa pengaturan jam kerja yang telah diterapkan oleh Mualim I sesuai tabel tidak memperhitungkan mengenai jam istirahatnya. Seperti yang telah diatur dalam *Chapter VIII Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010 *section A-VIII/1* dalam butir 1 dan 2 Ditambahkan, bahwa jika suatu pekerjaan dilakukan dalam jangka waktu yang terlalu lama menurutnya akan sangat membuat para pekerja merasa bosan dan cepat merasa letih dan capek. Akibatnya produktifitas para pekerja terhadap suatu pekerjaan yang harus ia kerjakan akan sangat terganggu pula. Dalam arti kata, hasil yang didapatkan tidak sebanding dengan lamanya waktu yang telah ia tempuh untuk menyelesaikan suatu pekerjaan. Dari penilaian penulis, bahwa disini Mualim I kurang memahami apa yang sebetulnya dirasakan oleh para pekerjanya (*crew deck*). Dia dengan merasa seperti pemimpin kerja menganggap apa yang telah ia terapkan di atas kapal tersebut sudah sesuai dengan permintaan dan target yang diharapkan dari perusahaan. Dia lupa bahwa standart kerjanya itulah yang nantinya akan dapat menyengsarakan para ABK, dan lambat laun akan sangat mempengaruhi produktifitas pekerjaan di atas kapal. Akhirnya didapatkan suatu hasil yang kurang maksimal dari target telah digariskan sebelumnya. Hal ini dikarenakan situasi kerja di kapal tidaklah berpihak pada masing-masing ABK sebagai pekerja di kapal, dan tentunya dapat menurunkan tingkat produktifitas pekerjaan di kapal. Alhasil, kembali lagi ke kapal dan perusahaan sendiri yang terkena imbasnya.

Pelaksanaan Jam istirahat di kapal selama penulis melaksanakan penelitian telah mengalami berbagai macam persoalan yang akan dapat menimbulkan banyak persoalan baru yang muncul. Dari pengalaman penulis, penulis mendapati adanya suatu penyimpangan dari penerapan peraturan internasional *Chapter VIII STCW* Amandemen 2010 *section A-VIII/1*. Misalkan pada jam 00.10 seorang Mualim III yang telah menyelesaikan tugas jaga di anjungan pada jam 20.00 hingga 24.00 dan pada saat itu merupakan waktu istirahat baginya, namun saat itu kapal akan melakukan olah gerak untuk berlabuh jangkar di sekitar pelabuhan. Mualim III tersebut haruslah mengikuti kegiatan olah gerak tersebut karena kapal dalam kondisi operasional yang mendesak. Mualim III saat itu ditugaskan untuk memimpin "Regu Haluan" di dalam menyiapkan jangkar untuk merencanakan berlabuhnya kapal. Hal ini haruslah disadari oleh tiap anggota regu di kapal yang saat itu sedang melaksanakan olah gerak bahwa keikutsertaan mereka sangatlah diperlukan demi kelancaran dan kesuksesan tiap kegiatan operasional diatas kapal.

Tiap-tiap anggota regu di kapal yang ikut serta dalam kegiatan olah gerak, haruslah loyal terhadap pekerjaan yang harus dihadapi di atas kapal seperti kegiatan operasional tersebut. Mereka harus telah merasa terbiasa terhadap kegiatan-kegiatan di kapal yang sangatlah menguras perhatian dan tenaga mereka. Dan juga mereka haruslah siap dalam menghadapi kapan dan dimanapun kegiatan operasional semacam ini terjadi di atas kapal.

Adapun jam-jam istirahat di kapal juga sudah diatur oleh Mualim I, dan disinilah terjadi kesimpang siuran terhadap penerapan Prosedur Dinas Jaga saat kapal berlabuh jangkar (*anchor watch*) yang telah diatur sebelumnya di dalam *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010 tersebut. Berikut ini jadwal istirahat yang telah diterapkan oleh Mualim I dan disahkan oleh Nakhoda di kapal.

Tabel 3. Periode Istirahat Crew Deck Departement ketika jaga berlabuh jangkar (Anchore Watch)

Waktu		Kegiatan	Periode Istirahat
Mualim I	04.00-08.00	Jaga dini hari (<i>morning watch</i>)	
Dan	Regu 08.30-12.00	Kerja harian	

jaganya	13.00-15.15	Istirahat (2 jam 15 menit)	9 jam
	16.00-20.00	Jaga sore (<i>evening watch</i>)	
	20.30-03.15	Istirahat (6 jam 45 menit)	
Mualim II dan	00.00-04.00	Jaga larut malam (<i>night watch</i>)	
Regu jaganya	04.30-07.00	Istirahat (2 jam 30 menit)	
	07.30-11.00	Kerja harian	8 jam 15
	12.00-16.00	Jaga siang hari (<i>afternoon</i>	menit
	16.15-17.00	<i>watch</i>)	
	17.30-23.15	Kerja harian	
		Istirahat (5 jam 45 menit)	
Mualim III	08.00-12.00	Jaga pagi (<i>forenoon watch</i>)	
Dan Regu	13.00-17.00	Kerja harian	8 jam 45
Jaganya	17.15-19.15	Istirahat (2 jam)	menit
	20.00-24.00	Jaga malam hari (<i>night watch</i>)	
	00.30-07.15	Istirahat (6 jam 45 menit)	

Sumber :Kapal MT. Success Fortune XL

Melihat susunan jam istirahat diatas, penulis mendapatkan adanya suatu penyimpangan terhadap penerapan peraturan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010 tentang aturan jam istirahat bagi awak kapal yang telah melaksanakan dinas jaga dikapal. Dari pengamatan penulis, melihat susunan jam istirahat diatas, bahwa pada jam istirahat yang dialami Mualim II dan regu jaganya yang ikut bertugas jaga pada jam jaga larut malam, setelah itu mereka hanya mendapat jatah istirahat 3 jam saja untuk kemudian mereka langsung diwajibkan mengikuti jam kerja harian pagi hari dari jam 07.30 hingga 11.00, padahal saat itu mereka baru saja melaksanakan jam jaga pada waktu-waktu rawan pengawasan yaitu jam larut malam mulai jam 00.00 hingga jam 04.00 yang sangatlah menyita perhatian dan pengawasan bagi para petugas jaganya saat itu. Dengan demikian, waktu istirahat yang telah diterapkan oleh Mualim I sesuai daftar diatas tidak sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan dalam *Chapter VIII Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010 *section A-VIII/1*. Mualim I tidaklah memandang bahwa jam istirahat minimal para pekerjanya yang sesuai adalah 10 jam tiap harinya. Dari daftar diatas lamanya periode istirahat kurang dari 10 jam tiap harinya. Itupun dari 10 jam tersebut dibagi menjadi 2 periode istirahat yang salah satunya harus mencukupi 6 jam istirahat. Total waktu istirahat yang diterima oleh Mualim II dan regu jaganya hanya mendapatkan waktu 8 jam 15 menit saja. Itupun dari 2 periode istirahatnya, salah satunya tidak cukup dari 6 jam. Padahal *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010 telah mengatur jam istirahat di kapal selama 10 jam dengan pembagian 2 periode istirahat yang salah satu periodenya tidak kurang dari 6 jam. Hal inilah yang sangat dikeluhkan oleh Mualim II serta anggota regu jaga yang saat itu mendampinginya. Mereka merasa dirugikan oleh pengaturan jam istirahat tersebut.

Penutup

Berdasarkan penelitian dan pengumpulan data yang telah dilakukan oleh penulis yaitu bagaimana sikap dan tanggung jawab *crew* saat tugas jaga kapal berlabuh (*Anchor Watch*), serta uraian yang telah dijelaskan sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

- a. Di kapal umumnya memiliki aturan-aturan dalam melaksanakan tugas berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) agar pada saat kapal berlabuh jangkar tidak terjadi hal yang penyimpangan yang terjadi seperti pencurian, kapal larat, jangkar menggaruk terhadap bahaya navigasi seperti menggaruk pipa di dasar laut, kabel listrik, bersilangan terhadap rantai jangkar kapal lain, dan banyak resiko yang terjadi akibat kelalaian *crew* kapal sendiri. Maka dari itu mualim satu memberikan tugas jaga secara bergantian yang melibatkan perwira, ABK, serta cadet untuk melakukan dinas jaga saat kapal berlabuh jangkar.
- b. Berdasarkan ketentuan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 Amandemen 2010 Bab VIII yg mengatur hal-hal yang diperlukan oleh awak kapal selama melaksanakan tugas jaga baik berlabuh atau berlayar, jam-jam kerja yang layak bagi awak kapal serta serah terima perwira jaga dan ABK dalam melakukan dinas jaga berlabuh jangkar (*Anchor Watch*) harus sesuai dalam ketentuan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 Amandemen 2010 Bab VII. Adapun hal-hal yang harus dilaporkan dalam jurnal jaga pada serah terima tugas jaga sesuai dengan kondisi-kondisi kapal yang dikatakan dalam keadaan darurat harus juga sesuai dalam ketentuan ketentuan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 1978 Amandemen 2010 Bab VII. Begitu juga tentang prinsip-prinsip tugas jaga pada umumnya berdasarkan SOLAS 1978 Amandemen *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) 2010 yang lebih ditentukan oleh awak kapal dalam hal Pengetahuan dan ketrampilan sesuai tanggung jawabnya.
- c. Adanya penyimpangan waktu jaga yang terjadi di atas kapal saat kapal berlabuh contohnya seperti pembagian tugas kerja lapangan dan tugas jaga yang melebihi jam kerja yang semestinya 8 jam sesuai peraturan *Standard Of Training Certification and Watchkeeping* (STCW) Amandemen 2010 dimana jika terjadi kelebihan jam kerja maka dihitung sebagai *overtime*, serta kurangnya kedisiplinan dan rasa tanggung jawab dalam pelaksanaan tugas jaga, minimnya koordinasi antar *crew* kapal dalam hal dinas jaga pada saat kapal berlabuh jangkar seperti tidurnya perwira jaga pada saat jam jaga dan kurangnya pengecekan posisi kapal di peta secara berkala, *security patrol*, melakukan pengamanan terhadap pencurian, pengecekan arah rantai jangkar, pengecekan area sekitar kapal apabila ada pencemaran minyak di laut, dan melakukan intruksi dari suatu instansi yang terkait dalam berita-berita cuaca atau info lainnya yang berhubungan dengan berlabuh jangkar.

Daftar Pustaka

- Ambar, (2006). Hubungan Antara Kelelahan Kerja Dengan Produktivitas Kerja. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Negeri Malang.
- Hadi Supriyono dan Djoko Subandrijo (2015), COLREG 1972 Dan Dinas Jaga Anjungan, Penerbit Budi Utama, Yogyakarta.
- ILO. 2013. The Prevention Of Occupational Diseases Geneva: International Labour Organisation
- International Maritime Organization 1995, STCW Convention with Resolution of 1995 Conference and Subsequence Amandement to the Convention Code.London 1996.
- International Maritime Organization (2012), Guide to Maritime Security and the ISPS Code.
- Leonard Adi bestari (2012), *Watch Keeping* Oleh Capt. E W Manikome, <https://leonardadibestari.blogspot.com/2012/10/tugas-jaga.html> (06 Oktober 2012).

- Malisan, Johny. *Analisis Kecenderungan Kecelakaan Kapal di Indonesia*. Dalam Warta Penelitian Perhubungan. 2009. Jakarta: Badan Litbang Perhubungan.
- Moleong, Lexy J (2012), *Metode Penelitian Kualitatif* , Bandung: Remaja Rosdakarya (2012: 114)
- Perwira Pelayaran Niaga (2019), *Manajemen Kapal*, <https://perwirapelayaranniaga.com/manajemen-perkapalan/> (20 desember 2019)
- Ridwan. *Metode dan Teknik Menyusun Proposal Penelitian*. 2009. Bandung : Penerbit Alfabeta.
- Risuandi, Capt. Yan (2009), Dinas Jaga Untuk Mualim Dan Peraturan International Tentang Pencegahan Tubrukan Di Laut 1972 Amandement 1981, 1987, 1993, & 2001. Jakarta
- Suhardiyanto,S.J, (2006), Kamus Besar Bahasa Indonesia.
-, Keputusan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomer 045/U/2002 STCW 78 Amandement 2010 Annex II
-, Undang–Undang Nomer 17 Tahun 2008, tentang Pelayaran.