

ANALISIS PELAKSANAAN DINAS JAGA PADA SAAT KAPAL MEMASUKI ALUR PELAYARAN SEMPIIT MUARA TABONEO PADA MT ALIA 1

Halilul Rahman¹⁾ Makmur²⁾ Syahrir Rasyid³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
Telp. (0411) 361697975; Fax (0411) 3628732
E-mail: pipmks@pipmakassar.com

ABSTRAK

Berlayar di alur perairan sempit berbeda dengan berlayar di perairan terbuka, karena terdapat banyak rintangan seperti banyak terdapat gugusan karang, alur pelayaran yang tidak lebar dan dangkal yang membutuhkan tingkat kehati-hatian yang tinggi dalam bernavigasi, dan juga jika salah memilih jalur maka akan menyebabkan kandas dan juga tubrukan. Penelitian ini dilaksanakan di atas kapal MT. LPG/C ALIA 1 milik perusahaan PT. Bahari Nusatara di mulai tanggal 4 februari 2017 sampai dengan tanggal 12 februari 2018. Adapun objek penelitian yaitu para perwira deck dan juga ABK deck, Adapun metode yang di gunakan yaitu dengan metode observasi atau pengamatan. Hasil yang diperoleh dari penelitian adalah kurangnya pemahaman perwira kapal yang mempunyai tanggung jawab ketika kapal sedang berlayar di alur pelayaran sempit yang tidak menjalankan prosedur yang seharusnya di jalankan ketika kapal sedang berlayar di alur pelayaran sempit dan juga kurangnya perhatian terhadap penggunaan alat navigasi yang berada di bridge atau anjungan yang dapat sangat membantu selama kapal berlayar di perairan sempit.

Kata kunci: *Pelaksanaan.Dinas Jaga.Alur Pelayaran.*

1. PENDAHULUAN

Berdasarkan hasil analisis Maritime Safety Commite, menunjukkan bahwa faktor terbesar yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal, antara lain tubrukan dan kandas adalah di sebabkan oleh kesalahan manusia (*Human Error*).

Perairan sempit diartikan sebagai perairan yang banyak terdapat rintangan misalnya banyak terdapat gugusan karang, bentangan melintang perairan yang tidak lebar sehingga diperlukan tingkat kehati-hatian yang tinggi dalam menavigasi kapal, jika kita salah memilih alur, resiko kandas atau menabrak ada dihadapan mata.

Alur pelayaran mempunyai fungsi untuk memberi jalan kepada kapal untuk memasuki wilayah pelabuhan dengan aman dan mudah dalam memasuki pelabuhan. Fungsi lain dari alur pelayaran adalah untuk menghilangkan kesulitan yang akan timbul karena gerakan kapal kearah atas pada saat kapal berlayar (*minimum ships maneuver activity*) dan gangguan alam, maka perlu bagi perencana untuk memperhatikan keadaan alur pelayaran (*ship channel*) dan mulut pelabuhan (*port entrance*).

Berdasarkan uraian di atas maka perwira navigasi diuntut untuk mengetahui seberapa jauh tugas dan tanggung jawab selama bernavigasi baik itu kapal sedang berlabuh, kapal berlayar, ataupun pada saat memasuki alur pelayaran sempit guna mengambil suatu tindakan yang di anggap perlu dalam suatu keadaan tertentu serta Nahkoda dan perwira jaga harus memahami sepenuhnya bahwa pelaksanaan dinas jaga harus di atur dengan baik untuk mencapai keamanan pelayaran dan perlindungan lingkungan yang maksimal.

Berdasarkan latar belakang ini maka rumusan masalah penelitian ini adalah bagaimana pelaksanaan dinas jaga yang sesuai dengan syarat kepelautan yang baik, pada saat memasuki alur pelayaran sempit ?

2. TINJAUAN PUSTAKA

Purnomo, J. (2014) Alur pelayaran sempit adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari oleh kapal dilaut, sungai atau danau, alur pelayaran dicantumkan dalam peta laut dan buku petunjuk pelayaran serta diumumkan oleh instansi yang berwenang. alur pelayaran yang digunakan untuk mengarahkan kapal masuk ke kolam pelabuhan, oleh karena itu harus melalui suatu perairan yang tenang terhadap gelombang dan arus yang tidak terlalu kuat.

Pelayaran di perairan karang dikategorikan sebagai pelayaran perairan sempit yang berbeda dengan pelayaran terbuka. Perairan sempit diartikan sebagai perairan yang banyak terdapat rintangannya misalnya banyak terdapat gugusan karang, bentangan melintang perairan yang tidak lebar sehingga di perlukan tingkat kehati-hatian yang tinggi dalam menavigasi kapal. Sekali salah memilih alur resiko kandas atau menabrak yang tinggi. salah satu pelayaran di perairan sempit yang cukup mempunyai resiko kecelakaan tinggi yaitu pelayaran diperairan karang.

Manikome (2001:65) dalam serial buku saku pelaut dari hasil penelitian pada korban akibat tubrukan di laut kandas dan sebagainya, sering terungkap bahwa faktor penyebab utamanya dalah kegagalan untuk memelihara suatu tugas bernavigasi yang memadai,berbagai peraturan dan penyelesaian yang disetujui oleh para wakil dari International Maritime Organization (IMO), dimaksudkan untuk membantu para pelaut dalam memenuhi tugas-tugas jaga mereka dengan seksama.

Sebagai dasar dari penjelasan tentang tugas jaga ,dalam hal ini di kutip dari konvensi international untuk Standard Of Training Certification And Watch Keepingfor Seafarers (STCW 1978,Amandemen 1995), suatu badan international yang paling berwenang untuk hal itu.

Adapun kutipan-kutipan itu termasuk:

1. Basic Participles To Be Observed In Keeping Safe Navigation Watch (Prinsip-Prinsip Dasar Yang Harus Dipatuhi Dalam Memelihara Suatu Tugas Bernavigasi Yang Aman).
2. Recommendation On Operational Guidance For Officers In Charge Of Navigational Watch (Rekomendasi Untuk Pedoman Operational Bagi Para Perwira Yang Bertanggung Jawab Atas Tugas Bernavigasi).
3. Recommendation Of Participles And Operational Guidance Deck Officers In Charge Of Watch In Fort (Rekomendasi Atas Pedoman Prinsip Operasional Bagi Para Poerwira Geladak Kapal Yang Bertanggung Jawab Atas Penjagaan Di Pelabuhan).

Menurut PIP Semarang (2002:16) tentang tugas dan tanggung jawab perwira jaga di pelabuhan (*Watchkeeping on the port*), mualim jaga diharuskan untuk selalu berada dikapal dan dalam melaksanakan tugasnya dibantu oleh juru mudi atau panjarwala secara bergiliran dan pada waktu-waktu tertentu harus melakukan perondaan keliling. Secara umum tanggung jawab perwira jaga pelabuhan, meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Menjaga keamanan kapal antara lain: pencurian, hanyut, kandas, kebakaran dan lain-lain.
- b. Menjalankan perintah Nakhoda antara lain: standing orders, nakhoda, peraturan perusahaan dan lain-lain.
- c. Menjalankan peraturan / ketentuan yang berlaku antara lain: pemasangan penerangan, ikut membantu mencegah polusi air / udara, memasang bendera / semboyan yang diharuskan serta mengikuti peraturan bandar.
- d. Meronda keliling pada saat-saat tertentu pada bagian-bagian kapal.
- e. Memperhatikan pasang surut air pelabuhan.
- f. Memperhatikan tangga, tros-tros, serta memasang rat guard pada tali kepil.
- g. Melarang orang-orang yang tidak berkepentingan naik kekapal.
- h. Membaca draft dan mencatat *ship's condition*.
- i. Mencegah polusi air maupun udara.
- j. Mengontrol pemakaian air tawar dan menjaga stabilitas kapal.

Dari beberapa tugas dan tanggung jawab perwira jaga diatas, dapat di definisikan bahwa tugas dan tanggung jawab perwira jaga yaitu:

1. Membaca *stowage plan* muatan yang dimuat dan dibongkar, memperhatikan azas-azas pemuatan dan membuat ship condition.
2. Mengontrol bekerjanya peralatan muat bongkar seperti blok, segel, ganco, tali muat.

3. Meronda keliling palka sehubungan dengan stowage, pencurian lashing, tally, maupun pemasangan alat-alat keselamatan seperti jala-jala / separasi dan lain-lain.

Tujuan dari dinas jaga adalah untuk mencegah atau meminimalkan resiko, tubrukan, pencurian, kerusakan muatan, atau resiko lain yang berhubungan dengan hal itu. Sehingga diharapkan pada akhirnya tercapai keadaan yang aman dan terkendali sesuai dengan yang diharapkan oleh semua pihak.

Tujuan dari tugas jaga dan checklist dari tugas jaga seseorang perwira, dapat di bagi menjadi:

1. masalah-masalah yang terjadi dilautan terbuka atau laut lepas (Open Sea).
2. masalah-masalah yang dapat di terapkan hanya di perairan-perairan terbatas.

3. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis kualitatif, menurut Afid Burhanuddin (2013) yaitu metode yang lebih menekankan pada aspek pemahaman secara mendalam terhadap suatu masalah daripada melihat permasalahan untuk penelitian generalisasi.

Pengambilan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang relevan, akurat dan nyata. Untuk memperoleh data-data tersebut, maka dilakukan hal-hal berikut antara lain wawancara, observasi, metode kualitatif dan kepustakaan, karena itu lebih baik mempergunakan suatu pengumpulan data lebih dari satu, sehingga dapat saling melengkapi satu sama lain.

Penyajian penelitian menggunakan metode analisis deskriptif data dengan metode pendekatan studi kasus, dimana penulis mencoba untuk menjelaskan permasalahan yang terjadi yaitu mulai dari faktor yang mengakibatkan kelalaian dalam melaksanakan dinas jaga utamanya saat kapal memasuki alur pelayaran sempit Muara Taboneo, Penulis juga

mendeskripsikan pemecahan masalahnya untuk setiap faktor penghambat dan memberikan saran-saran yang baik didasarkan atas teori – teori yang ada maupun pengetahuan yang penulis dapat di atas kapal, dari studi kasus yang dilakukan penulis mengambil pendekatan penyelesaian dengan semua perwira jaga termasuk Nahkoda,serta Mualim I memberikan *master list* dan training pelaksanaan dinas jaga saat kapal akan memasuki alur pelayaran sempit.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Selama pengawatan di atas kapal MT. ALIA 1 selama kurang lebih 1 (Satu), banyak dialami hal-hal berikut, misalnya.

1. Kapal nyaris mengalami kecelakaan berupa tabrakan dengan kapal lain.
2. Kapal mengalami kandas saat memasuki alur pelayaran.
3. Keadaan Kapal terdorong arus sehingga mengakibatkan haluan kapal berubah-ubah.
4. Keadaan dimana nelayan setempat melakukan aktivitas yang menghalangi jalannya kapal.
5. Aktivitas masyarakat disekitaran alur pelayaran Sungai Barito seperti pembakaran yang dapat mengakibatkan kebakaran, berhubung kapal penulis memuat cargo gas yang sensitive dengan panas.
6. Seringnya tidak memperhatikan kecepatan kapal ketika berada di alur serta kurangnya perhatian terhadap hal-hal yang penting saat berada di alur.
7. Kurangnya perhatian terhadap alat-alat navigasi yang berkerja untuk membantu dalam pelayaran serta tidak adanya perhatian dari perwira untuk melaksanakan tugas logout di haluan yang seharusnya dilakukan ketika berada di alur.

Dari gambaran fakta-fakta di atas dapat dilihat betapa perlunya kesiapan serta pemahaman akan tanggung jawab masing-masing perwira kapal, para anak buah kapal dan juga kesadaran akan bahaya yang bisa saja mengancam banyak nyawa serta merugikan banyak pihak saat terjadinya bahaya yang mengancam tersebut.

Dengan memperhatikan beberapa analisa yang telah diuraikan, maka dalam memecahkan masalah yang ada dengan sistem pendekatan pemecahan masalah berdasarkan pengalaman. Dari berbagai macam buku-buku yang ada hubungannya dengan permasalahan yang ada serta dengan berdiskusi antara pelaut yang lebih berpengalaman dalam masalah berdinam jaga dikapal pada saat memasuki alur pelayaran sempit, diperoleh hal-hal sebagai berikut :

1. Perwira yang bertanggung jawab atas tugas jaga laut harus lebih memperhatikan keadaan sekitar serta alat navigasi yang berfungsi saat kapal berlayar di alur pelayaran sempit terutama saat sedang cuaca buruk seperti hujan dan kabut.
2. Harus sering dilaksanakannya latihan-latihan dari semua crew kapal untuk tindakan pencegahan tubrukan, agar cepat tanggap dalam menghadapi situasi bahaya
3. Bagi anak buah kapal (ABK) yang melaksanakan dinas jaga Harus sering melaksanakan komunikasi dengan perwira tergantung dengan keadaan yang diamati disekitar.
4. Diadakan pemeriksaan kondisi pada setiap awak kapal agar setiap awal kapal siap dalam dalam menjalankan tugasnya.
5. Perwira harus menerapkan peraturan-peraturan yang dianggap penting seperti adanya perwira yang stand by di haluan saat kapal di alur pelayaran sempit.

Dengan menerangkan hal-hal seperti disebutkan diatas , maka perwira dan anak buah kapal (ABK) akan lebih sadar dan memahami tugas dan tanggung jawab yang benar-benar harus di perhatikan agar

semua kegiatan yang menyangkut untuk keselamatan kapal dan awak kapal serta pihak-pihak lain merasa aman dari bahaya yang mengancam ketika kapal berlayar di alur pelayaran sempit.

1. Berdasarkan Alur Pelayaran Sempit

Pada tanggal 19/11/2017 pukul 21:45 wita di muara Taboneo Kapal MT.ALIA 1 hampir mengalami kandas di alur pelayaran sempit yang disebabkan oleh kelalaian petugas jaga dalam melaksanakan dinas jaga dimana posisi kapal tidak diplot di peta pada saat kejadian tersebut, pada saat itu alur sedang ramai, dan keadaan malam hari dan yang berada di anjungan Nahkoda, Mualim I , Jurumudi, Masinis 1, dan *Cadet*.

Saat itu kapal akan memasuki alur Trisakti menuju ke Jetty PT.Agra Budi Utama. Kapal berlayar dari arah Taboneo,dan sementara menunggu pandu naik di atas kapal, kondisi alur pelayaran saat itu arus sangat kuat sehingga kapal terbawa oleh arus keluar dari garis haluan. Sementara Anak Buah Kapal yang berada di anjungan tidak sadar kalau kapal keluar dari garis haluan menuju ke perairan yang dangkal sehingga mualim I dengan segera menyalakan radar untuk memastikan posisi kapal dan ternyata posisi kapal terlihat sangat dekat dengan daratan, mualim I segera menginstruksikan untuk memplot posisi kapal di peta dan setelah diplot posisi kapal sudah sangat dekat dengan daratan sehingga jurumudi segera merubah haluan untuk kembali ke haluan sejati.

2. Penerapan P2TL

a. Aturan 6 Kecepatan Aman

Setiap kapal harus senantiasa bergerak dengan kecepatan aman sehingga dapat mengambil tindakan yang tepat dan berhasil untuk menghindari tubrukan dan dapat dihentikan dalam jarak yang sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada. dalam menentukan kecepatan aman

b. Aturan 7 Bahaya Tubrukan

Semua kapal harus menggunakan semua sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada untuk menentukan ada tidak adanya bahaya tubrukan. Jika timbul keraguan maka bahaya demikian itu harus dianggap ada. Penggunaan pesawat radar harus dilakukan dengan tepat, jika dipasang dikapal dan bekerja dengan baik, termasuk penyimakan jarak jauh untuk memperoleh peringatan dini akan adanya bahaya tubrukan dan pelacakan posisi radar atau pengamatan sistematis yang sepadan atas benda-benda yang terindra.

c. Aturan 8 Tindakan untuk menghindari bahaya tubrukan

Setiap tindakan yang dilakukan untuk menghindari tubrukan ,jika keadaan mengijinkan harus tegas, di lakukan dalam waktu yang cukup lapang dan benar-benar memperhatikan syarat-syarat kepelautan yang baik.

5. PENUTUP

A. Kesimpulan

Awak Buah Kapal melaksanakan dengan tidak mengikuti syarat-syarat kepelautan yang baik, seperti tidak memperhatikan alat navigasi yang beroperasi,dan melupakan hal-hal kecil seperti plot posisi dipeta, dan yang paling utama pengamatan yang dilaksanakan awak buah kapal tidak dilaksanakan dengan baik, sehingga mengakibatkan bahaya yang dapat menghambat perjalanan kapal.

B. Saran-saran

Berdasarkan kenyataan yang telah dihadapi, dapat dilakukan beberapa hal untuk memecahkan masalah diatas kapal, yaitu: sebaiknya selalu mengadakan rapat (*Safety Meeting*) terkait aspek keselamatan mengenai tugas dan tanggung jawab perwira serta bawahannya akan tugas masing-masing yang harus di terapkan ketika kapal sedang berlayar di perairan sempit, termasuk mengadakan

latihan pencegahan tubrukan secara periodik, serta menjalin komunikasi dan hubungan kerja yang baik terhadap seluruh anak buah kapal (ABK), dengan cara tersebut maka akan timbul rasa tanggung jawab atas tugas masing-masing yang telah di berikan dan hilangnya saling kesalah pahaman.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. E.W.Manikome . 2001. *Buku Saku Pelaut Tugas Jaga*.
- [2]. Margerison, Charles. 1990. *Manajemen Regu*.
- [3]. Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.
- [4]. Moreby, DH. tth. *Manajemen Kepegawaian Kapal-Kapal Niaga*.
- [5]. Siagian, Sondang P. 1983. *Peranan Staf Dalam Managemen*.
- [6]. Siswanto, Bedjo. 1990. *Manajemen Modern*. Bandung: Sinar Baru.
- [7]. Sulistijo. 2002. *STCW 1995*. Semarang: PIP Semarang.
- [8]. Suwiyadi, M. 1999. *Transportasi Laut dan Bisnis Pelayaran*. Semarang: PIP Semarang.
- [9]. Tim Penyusun Bahasa Indonesia. 1989. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Depdikbud balai pustaka.
- [10]. Tim PIP Semarang. 2002. *Dinas Jaga Program Diklat Ketrampilan ANT-III*