

Analisis Penerapan *bridge team management* di MT.Tamedada Maru

Aswan¹⁾, Bustamin²⁾, Hasiah³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi D.IV Nautika

Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172

E-mail : sayaaswan6@gmail.com¹⁾ mbustamin@yahoo.com²⁾ hasiah@gmail.com³⁾

ABSTRAK

Penelitian bertujuan untuk mengetahui penyebab kurangnya perhatian dan keinginan perwira jaga deck untuk mengetahui dan melaksanakan BTM di atas kapal dan untuk meningkatkan pemahaman kepada perwira jaga tentang pentingnya Bridge Team Management untuk mengurangi timbulnya resiko kecelakaan kapal. Penelitian ini dilakukan di MT.TAMEDA MARU. mulai bulan Februari 2020 Desember 2020 metode yang digunakan Metode Analisis Deskriptif, yaitu suatu analisis yang menjelaskan tentang pelaksanaan Bridge Team Management di atas MT.TAMEDA MARU. Hal penelitian menunjukkan bahwa penyebab kurangnya perhatian dan keinginan perwira jaga deck untuk mengetahui dan melaksanakan Bridge Team Management adalah kurangnya rasa tanggung jawab dan kedisiplinan yang dimiliki oleh perwira jaga deck saat melaksanakan tugas jaga di anjungan.

Kata Kunci: *Bridge team management, Keselamatan, Pelayaran.*

1. PENDAHULUAN

Kapal adalah setiap jenis kendaraan air yang di gunakan sebagai alat atau sarana transportasi yang di gunakan untuk membawa muatan dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain dengan selamat. (Arsomartopo). seperti yang telah kita ketahui bahwa *bridge team management* sangat penting untuk kita ketahui dan kita laksanakan di atas kapal demi untuk keselamatan pelayaran sebagaimana yang tercantum dalam STCW CODE 1995. Menurut STCW CODE 1995 section A-VIII/2 bahwa sebelum kegiatan melayarkan kapal dari suatu pelabuhan kepelabuhan lain terlebih dahulu memperhatikan beberapa hal Persyaratan-persyaratan yang bersifat umum, Perencanaan setiap kali akan melakukan pelayaran, Verifikasi dan membuat haluan yang telah di rencanakan, Penyimpangan dari rute yang telah di rencanakan. Kecelakaan kapal lebih sering terjadi karena alasan *human error* maka dari ini, pelaut merupakan salah satu asset yang sangat berpengaruh dalam dunia pelayaran selain kapal itu sendiri dalam dunia pelayaran kita menganalisis istilah *bridge resource management* (BRM) atau *bridge team management* atau (BTM) dimana ini adalah suatu esensial pelatihan untuk individu perwira di atas kapal dalam melakukan suatu

pelayaran. *Bridge team management* ini adalah bagian dari manajemen pengolahan dan pengaktifan dari sumber daya yang ada di atas kapal dalam melakukan suatu pelayaran. *Bridge team management* ini adalah bagian dari manajemen sumber Daya Peralatan, dimana pelatihan ini bertujuan agar pelayaran yang sedang dilakukan dapat berjalan dengan baik dan aman.

Bridge team manajemen berfokus pada pengembangan sumber daya manusia di atas kapal *bridge team management* juga dimasukkan gambaran secara luas antara manajemen organisasi dan peraturan yang berlaku. Dalam level operasionalnya, dan juga memiliki peran dalam mengidentifikasi stress, sikap, dan resiko dalam individu terkait dalam satu *voyage plan* yang akan dilakukan hingga kapal menyelesaikan *voyage plan* yang dimaksud.

Mampu menerapkan kewaspadaan sehingga dapat bernavigasi dari suatu dermaga kedermaga lain dengan aman dan selamat sesuai arah yang di tujuh, mampu mempersiapkan keselamatan navigasi dengan baik dan mampu melaksanakan standard dan sistem yang berlaku, mampu mendeteksi kemungkinan kecelakaan yang akan terjadi.

Berdasarkan penelitian ini didasarkan oleh kejadian nyata tempat peneliti praktek adalah peristiwa kandasnya MT Tameda Maru di Almahera Utara (jetty iwip). Kejadian terjadi pada bulan Juli 2020 pada saat proses olah gerak masuk pelabuhan jetty iwip di area tersebut terdapat banyak lumpur, dangkal maupun karang laut yang tidak nampak. Proses sandar dilakukan oleh nahkoda sendiri karena tidak tersedianya pandu saat olah gerak lepas maupun sandar di jetty iwip. Kurang lebih kapal berolah gerak sejauh satu stengah *nautical mile* dan kapal berhenti secara mendadak tanpa ada kecepatan. setelah dilakukan pengecekan kapal mengalami kandas. Dari kejadian di atas para perwira navigasi di harapkan mempunyai tugas dan tanggung jawab yang besar dalam membawa kapal dan muatannya sampai tujuan dengan selamat.

Kapal merupakan salah satu sarana angkutan laut yang dirancang untuk mengangkut penumpang, cargo, container maupun muatan cair yang berpotensi mendatangkan bahaya bagi awak kapal, lingkungan maupun kapal itu sendiri. Salah satu jenis bahaya yang berpotensi mengancam bahaya yaitu tubrukan akibat pelaksanaan Tugas jaga belum sesuai dengan standar STCW. Seperti yang

disampaikan oleh kantor berita *China Xinhua News Agency* (26/7/2018), bahwa Beberapa tahun terakhir sudah sering terjadi kecelakaan kapal baik itu karena factor alam maupun karena adanya human error yang memakan korban jiwa dan matrial. Contohnya adalah Tiga anak buah kapal (ABK) yang dikabarkan berstatus sebagai warga negara Indonesia (WNI) menghilang, setelah dua kapal nelayan berbendera Korea Selatan bertabrakan di lepas pantai Hokkaido, Jepang pada Kamis, 26 Juli 2018, kata Penjaga Pantai Jepang (JCG). Salah satu kapal tersebut tenggelam Usai bertabrakan. Dari total 38 awak, 35 di antaranya berhasil di selamatkan. Sementara tiga lainnya, yang di kabarkan berstatus sebagai WNI, masih belum ditemukan Mayoritas kru kedua kapal itu dikabarkan berkewarganegaraan Indonesia dan Korea Selatan, Xinhua melaporkan, mengutip narasumber lokal. Pihak JCG menerima sinyal marabahaya dari kapal nelayan Korea Selatan bernama "101 KUMYANG" sekitar pukul 06.00 waktu setempat. Sinyal itu dikirim dari perairan sekitar 460 kilometer tenggara Tanjung Nosappu, titik paling timur Hokkaido. Otoritas Jepang telah mengirim pesawat dan kapal patrol untuk mencari anggota awak yang hilang, tetapi kabut tebal dan gelombang tinggi di sekitar lokasi dapat menghambat operasi pencarian.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka peneliti mengidentifikasi tujuan yang akan dicapai yaitu untuk mengetahui mekanisme yang benar dalam mencapai kondisi aman pada saat kapal berlayar. Dan permasalahan yang dapat dirumuskan, yaitu Bagaimana pelaksanaan Tugas jaga di anjungan agar kapal berlayar dengan aman?

2. KAJIAN PUSTAKA

Kenry Pratt Fadrchild (1960: 74) mengemukakan pengertian kepemimpinan sebagai berikut:

“Pemimpin adalah seorang yang memimpin dengan memprakarsai tingkah laku social dengan mengatur, mengarah, mengorganisir atau mengontrol usaha melalui kinerja yang berkualitas”

Dari pengertian tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa suatu team atau organisasi adalah merupakan proses kerja berkewenangan mengatur dan mengontrol anggotanya untuk melaksanakan tugas semaksimal mungkin yang menjadi tanggung jawab.

Badan Diklat Perhubungan (2000:200), mengungkapkan bahwa kepemimpinan adalah sebagian dari pada manajemen, seorang manajer di minta melakukan fungsi – fungsi sebagai berikut:

- a. Merencanakan (Planning)
- b. Mengatur (Organizing)
- c. Mengarahkan (Directing)
- d. Mengendalikan (Controlling)
- e. Menyelaraskan (Coordinating)”

Kepemimpinan adalah kesanggupan untuk mengarahkan orang lain untuk mencapai sasaran–sasaran yang telah ditentukan dengan penuh semangat. Disini juga di jelaskan bahwa pandu juga menjadi bagian dari tim manajemen anjungan nakhoda memelihara semua tanggung jawab tapi pandu sebagai kepala penanggung jawab kepada Nakhoda atas kondisi local adapun Nakhoda dan pandu menjalin penukaran informasi sebagai berikut:

- a. Barang – barang yang dipesan oleh pandulokal
- b. Kecakapan dalam bahasa dari anggota tim anjungan
- c. Sebuah salinan dari kartu pandu menunjukkan keadaan kapal dan jenis maneuver
- d. Prosedur navigasi dan pertimbangan untuk jalan lintasan termasuk tujuan, rute, rencana kecepatan.

Hal-hal yang harus dimasukkan dalam program BTM (*Bridge Team Management*), adalah sebagai berikut:

- a. Menetapkan jam berdasarkan internal dan external
- b. Secara tegas dijelaskan tim anjungan dan tugas untuk setiap waktu, termasuk tujuan, obyek dan prioritas
- c. Tanggung jawab, stasiun dan pedoman komunikasi untuk respon tim anjungan untuk keadaan bahaya (termasuk pencemaran) dan atau kegagalan peralatan.
- d. Prosedur-prosedur untuk navigasi dengan seorang pilot dan pedoman Navigasi antara anggota tim anjungan dan pilot
- e. Konsep-konsep kelompok pemimpin, termasuk perwakilan dinas, pertanggung jawaban dan pengusaha

- f. Kebijakan perusahaan untuk menggunakan check list dan perintah persiapan.
- g. Prosedur – prosedur jaga untuk pemasukan anggota – anggota anjungan
- h. Rencana pelayaran yang dimengerti.

Cara seorang atas pemimpin agar bawahannya yang tidak disiplin menjadi pekerja yang berdisiplin baik baik antara lain:

- a. Mengetahui apa yang sebenarnya menyebabkan disiplin yang tidak baik itu
- b. Jika disebabkan kesalahan pengawas (atau perusahaan) sendiri, maka harus di usahakan untuk memperbaiki kesalahan, maka harus di usahakan untuk memperbaiki kesalahan tersebut serta member penerangan sebaik-baiknya dan denganhati-hati,
- c. Dalam hal ini jangan ragu dibicarakan dengan atasannya atau memintakan nasehat sebelum member penerangan atau ambil tindakan,
- d. Jika karena kesalahan pekerja itu sendiri, maka tindakan terhadap pekerja itu harus segera diambil dengan cara menegur, member anjuran dan kalau perlu hukuman yang tepat oleh yang berwenang demi kepentingan bersama.

Seorang atasan dalam mengambil tindakan memperbaiki disiplin bawahannya harus:

- a. Mengetahui sebaik-baiknya persoalan disiplin tersebut (mengapa harus ambil tindakan, apa sifat pelanggaran disiplin itu, dalam keadaan apa pelanggaran disiplin itu terjadi, siapa-siapa yang terlibat dalam pelanggaran itu, berapa kali telah terjadi pelanggaran itu.
- b. Kumpulkan keterangan – keterangan yang di perlukan sebanyak-banyaknya
- c. Pilihlah tindakan apa yang harus diambil (termasuk tindakan sementara)
- d. Laksanakan tindakan itu.

3. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan penelitian Lapangan secara studi kasus yang menggunakan desain deskriptif, yaitu penelitian yang memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan, Dikatakan deskriptif karena bertujuan memperoleh pemaparan yang objektif khususnya mengenai penerapan bridge team menegement demi keselamatan kapalcrew dan muatanya di MT. Tameda Maru Teknik Pengumpulan data menggunakan metode

obsevasi, metode dokumentasi, dan metode *interview*. Adapun sumber data yang digunakan yaitu data primer dan data sekunder.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Sesuai dengan aturan 5 Colreg 1972 menyatakan bahwa “tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang cermat, baik dalam penglihatan dan pandangan maupun dengan semua sarana yang tersedia sesuai dengan keadaan dan suasana sebagaimana lazimnya, sehingga dapat membuat penilaian yang layak terhadap situasi dan bahaya tubrukan”.

Dalam hal peningkatan kualitas dan kedisiplinan perwirajaga di MT TAMEDA maru yang memenuhi standar yang baik mengingat banyaknya kecelakaan yang di sebabkan oleh kedisiplinan perwira Hal ini bertujuan untuk :

- a. Menjaga kewaspadaan secara terus menerus dengan penglihatan dan juga dengan sarana lain yang ada, sehubungan dengan setiap perubahan penting dalam hal suasana pengoperasian.
- b. Memperhatikan sepenuhnya situasi-situasi dan resiko tubrukan, kandas dan bahaya navigasi lain.
- c. Mendeteksi kapal-kapal atau pesawat terbang yang sedang berada dalam bahaya, orang-orang mengalami kecelakaan kapal, kerangka kapal atau bahaya-bahaya lain yang mengancam navigasi
- d. Menekankan pada suatu keadaan sangat siaga dan siap untuk bertindak mengatasi apapun yang terjadi

Dalam hal meningkatkan kualitas kedisiplinan perwira jaga di kapal tanker tameda maru yang memenuhi syarat dan standar yang baik adalah sebagai berikut :

- 1).Semua orang yang ditunjuk untuk menjalankan tugas sebagai perwira yang melaksanakan suatu tugas jaga atau sebagai bawahan yang diambil bagian dari suatu tugas jaga, harus diberi waktu istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- 2).Jam-jam istirahat ini hanya boleh dibagi paling banyak menjadi 2 periode istirahat paling sedikit 10 jam setiap periode 24 jam.
- 3).Persyaratan untuk periodei stirahat yang diuraikan pada bagian a dan b 2 di atas, tidak harus diikuti jika berada dalam situasi darurat atau situasi latihan, atau terjadi kondisi-kondisi operasional yang mendesak.

4).Meskipun adanya ketentuan di atas, tetapi metode minimum jam tersebut dapat dikurangi menjadi paling sedikit 6 jam berturut-turut, asalkan pengurangan semacam ini tidak lebih dari 2 hari, dan paling sedikit harus ada 70 jam istirahat selama periode 7 hari.

5).Pemerintah yang bersangkutan harus menetapkan agar jadwal jaga ditempatkan pada tempat-tempat yang mudah dilihat 50 Dalam Chapter VIII STCW 1978 as amended in 1995 Section B-VIII / 1, pedoman yang berkaitan dengan kemampuan bertugas dan pencegahan kelelahan: a. Dalam memperhatikan persyaratan-persyaratan untuk periode istirahat, “sesuatu kegiatan yang mendesak” harus hanya untuk pekerjaan kapal yang tidak dapat ditunda-tunda, demi keselamatan, atau karena alasan-alasan lingkungan, atau yang tidak dapat diantisipasi di awal pelayaran.

Namun diantaranya ada beberapa yang menjadi permasalahan yang timbul ketika melakukan penelitian selama lebih dari 10 bulan diantaranya:

- a). Kurangnya semangat perwira jaga dek pada saat melaksanakan dinas jaga dan ini merupakan berdampak negative bagi keselamatan kapal dan lingkungan laut.
- b). Perwira saat melaksanakan dinas jaga kurang optimal dengan presentasi kurang disiplin (terlambat jaga).
- c). Serta seringnya perwira jaga tertidur pada saat melaksanakan dinas jaga anjungan.

Setelah memperhatikan permasalahan yang dikemukakan pada Bab I maka penulis dapat menganalisa bahwa yang menjadi penyebab kurangnya perhatian dan keinginan perwira jaga deck untuk mengetahui dan melaksanakan Bridge Team Management di atas kapal MT.tameda maru adalah sebagai berikut:

Kurangnya rasa tanggung jawab dan kedisiplinan yang dimiliki oleh perwira jaga saat melaksanakan tugas jaga di anjungan.Seringnya Terjadi Keterlambatan Pembayaran Gaji kru kapal

5. PENUTUP

A. Kesimpulan

Adapun penyebab kurangnya perhatian dan keinginan perwira jaga deck untuk mengetahui dan melaksanakan bridge time management diatas MT.

TAMEDA MARU sesuai dengan STCW Code 1995 section A-VIII/2 dan section B-VIII/2 demi untuk keselamatan pelayaran adalah sebagai berikut :

1. Kurangnya rasa tanggung jawab dan kedisiplinan yang dimiliki oleh perwira jaga deck saat melaksanakan tugas jaga di anjungan.
2. Seringnya terjadi keterlambatan pembayaran gaji crew kapal.

B. Saran

Adapun saran sebagai berikut :

1. Sebagai petugas jaga dianjurkan khususnya perwira jaga deck maka marilah kita menanamkan rasa tanggung jawab dan kedisiplinan yang tinggi ke pada diri kita masing-masing terutama pada waktu bertugas sebagai perwira jaga demi keselamatan kita semua.dan lebih mementingkan tanggung jawab
2. Kepada perusahaan pelayaran supaya lebih memperhatikan kesejahteraan kru demi untuk kelancaran operasional kapal yaitu dengan membayar gaji kru tepat pada waktunya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Diklat Perhubungan, 2000, *Personal Safety and Social Social Responsibility, (Keselamatan Kerja dan Tanggung Jawab Sosial)*, Cetakan Pertama, Jakarta 2000, *International Safety Management Code*, Modul – 4, Jakarta.
- [2]. E.W.Manikome, 2000, *Tugas Jaga (Watch Keeping)*, CV. Aries & DiklatPerhubungan. (2000).TFC,Modul-2 *Chemical Tanker* Co.Jakarta.
- [3]. Kartini Kartono, 1986, *Kepemimpinan*, Rajawali Pers: Jakarta.
- [4]. Kenry Pratt Fadrchild, 1960, *Kepemimpinan dan Motifasi*, Balai Pustaka: Jakarta.
- [5]. Martopo Arso, 2004, *Manajemen Armada Kapal Dalam Bisnis*, Politeknik Ilmu Pelayaran: Semarang.
- [6]. Siagian,S.P,1987.*Kepemimpinan*. Balai Pustaka: Jakarta.