

Analisis Pelaksanaan Bridge Resource Management Pada MT. Louise

Asriadi¹⁾, Egbert Edward Djajasasana²⁾, Haerani Asri³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Program Studi Nautika

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

*Email: asriadi5405@gmail.com¹⁾, egbertpipmakassar@gmail.com²⁾,
haerani.asri@yahoo.com³⁾

ABSTRAK

Penerapan *Bridge Resource Management* pada saat kapal berlayar sangatlah penting, untuk memaksimalkan pelaksanaan dinas jaga. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan dinas jaga di kapal telah sesuai dengan *Bridge Resource Management*. Metode yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif, dengan cara observasi, wawancara, dan studi literatur terkait dengan pelaksanaan dinas jaga terhadap personil dinas jaga dan alat navigasi di MT. Louise. Hasil penelitian menunjukkan bahwa *Bridge Resource Management* di kapal MT. Louise belum dilaksanakan dengan baik sesuai dengan STCW 1995 section A-VIII/1 demi untuk keselamatan pelayaran. Hasil penelitian ini ditemukan bahwa kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga sesuai dengan *Bridge Resource Management* di kapal MT. Louise dengan baik dan benar, karena kurangnya kesadaran akan tanggung jawab dan kedisiplinan serta komunikasi antara petugas jaga dan tim lainnya. Sehingga dapat menyebabkan kurangnya koordinasi dan kerja sama tim yang pada akhirnya menurunkan kinerja dinas jaga dan menimbulkan resiko bahaya tubrukan pada saat dinas jaga.

Kata Kunci: Perwira Jaga Deck, Tanggung Jawab, STCW 1995, Bridge Resource Management.

1. PENDAHULUAN

Setiap kapal memiliki *Bridge Resource Management* untuk menunjang kelancaran kinerja di atas kapal. Dalam struktur organisasi ini, perlu tercipta suasana yang mendukung sehingga dapat menunjang dan meningkatkan kenyamanan bagi semua kru kapal. Ketika melaksanakan tugas pengawasan saat kapal bersandar di pelabuhan dan selama pelayaran.

Banyak pelaut yang bekerja hanya untuk memenuhi tugasnya sesuai dengan tanggung jawabnya, tanpa memperhatikan dirinya sendiri, orang lain dan lingkungannya. Ada pula yang egois, tidak memperhatikan keselamatan hidupnya dan lingkungan disekitarnya. Pengelolaan keselamatan kapal memerlukan kehati-hatian dan kesadaran setiap orang. Tidak jarang kurangnya perhatian terhadap keselamatan kerja, baik di darat maupun di kapal dalam bentuk apapun, dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan. Pada akhirnya

keberhasilan yang dicapai menjadi kurang berarti bahkan membahayakan nyawa karyawan. Selain menghambat operasional, kecelakaan kapal juga dapat menimbulkan kerugian baik langsung maupun tidak langsung, yaitu kerusakan mesin dan peralatan, penghentian sementara pekerjaan, kerusakan lingkungan hidup, dan lain-lain.

Situasi tersebut juga dialami oleh kapal MT. Louise yang merupakan kapal tempat praktek laut penulis. Peneliti menemukan kejadian menyimpang yang timbul akibat tidak maksimalnya penggunaan alat navigasi oleh anggota *bridge team* pada saat dinas jaga yaitu tidak menyalanya lampu navigasi lambung kapal beberapa saat pada malam hari. Kejadian ini terjadi pada tanggal 14 Desember 2022 *voyage* 047/DII/LS/XII/2022 kapal MT. Louise mengalami kondisi lampu navigasi lambung kapal tidak menyala pada saat kapal berlayar malam hari di alur pelayaran Kolaka sehingga dapat menimbulkan bahaya tubrukan. Pada pukul 18.00 LT kapal MT. Louise bertolak dari pelabuhan bongkar yaitu Jetty TBBM Pertamina Kolaka menuju ke TBBM Pertamina Baubau. Pada pukul 20.20 LT sekitar 15 NM berlayar, kapal MT. Louise mendapatkan panggilan VHF Radio dari kapal KM. Sabuk Nusantara 77 yang berada didepan haluan kapal sejauh 2 NM mengatakan bahwa lampu navigasi lambung kapal anda tidak menyala. Sehingga kapal KM. Sabuk Nusantara 77 kebingungan dan sulit mengidentifikasi haluan dan buritan kapal.

2. KAJIAN PUSTAKA

Prinsip fundamental dalam *Bridge Resource Management* adalah bahwa navigasi dan operasi kapal bukanlah pertunjukan satu orang saja (one single man show). BRM memanfaatkan semua sumber daya yang tersedia di atas kapal (peralatan, informasi, sumber daya manusia) untuk memastikan penyelesaian pelayaran kapal dengan aman. Demikian juga di semua sistem operasi, navigasi dan penanganan kapal harus diproteksi dari titik kegagalan manapun.

Efisiensi dan efektivitas pengawasan di anjungan harus diatur sesuai dengan prinsip-prinsip "*Bridge Resource Management*", yang mengacu pada:

- a. Jumlah orang yang mampu melaksanakan tugas keamanan cukup banyak.
- b. Semua anggota pengawal harus mempunyai keterampilan yang cukup untuk melaksanakan tugasnya secara efektif dan efisien.

- c. Tugas harus diselesaikan sesuai dengan instruksi yang jelas.
- d. Tidak ada tugas lain yang dibebankan kepada sipir mana pun.
- e. Setiap orang pada jaga navigasi hendaknya ditempatkan pada posisi terbaik agar dapat melaksanakan tugasnya dengan lebih efektif dan efisien.
- f. Pesawat udara dan perlengkapannya harus selalu siap digunakan untuk melaksanakan tugas jaga navigasi.
- g. Komunikasi antar anggota pengawal orientasi harus jelas, benar, tanpa penundaan dan berkaitan dengan tugasnya.
- h. Semua peralatan di jembatan harus digunakan dengan benar.
- i. Hendaknya menghindari kegiatan-kegiatan yang mengganggu penjagaan.
- j. Semua data harus dikumpulkan, diolah dan diinterpretasikan.
- k. Setiap penjaga dipersiapkan untuk merespon perubahan lingkungan kapal secara efektif dan efisien. Tidak ada seorangpun dari perwira jaga navigasi diberi tugas lain.

Dalam menjalankan tanggung jawab pengawasan navigasi, perwira jaga harus memiliki pemahaman yang baik tentang:

- a. Tanggung jawab-tanggung jawab Perwira Jaga Navigasi
 - (1). Wajib tetap berada di anjungan hingga digantikan.
 - (2). Tetap memenuhi tanggung jawab, kecuali ada penunjukan khusus dari nahkoda.
 - (3). Seharusnya segera berkomunikasi dengan nahkoda jika ada keraguan.
 - (4). Rutin memeriksa haluan, posisi, dan kecepatan dengan menggunakan peralatan yang tersedia.
 - (5). Mengetahui sepenuhnya lokasi dan fungsi semua peralatan navigasi serta batasan-batasannya.
 - (6). Memanfaatkan peralatan navigasi dengan sebaik-baiknya.
 - (7). Tidak diperkenankan untuk mengemban tugas lain yang dapat mengganggu keselamatan navigasi.
 - (8). Mengikuti ketentuan-ketentuan yang berlaku terkait penggunaan radar.
 - (9). Dapat menggunakan kemudi, mesin, dan semboyan bunyi tanpa ragu jika diperlukan.
 - (10). Memahami sifat olah gerak kapal dan perbedaan antara kapal-kapal lain.
 - (11). Mencatat semua kegiatan yang berkaitan dengan navigasi dan olah gerak, serta memastikan keselamatan saat memasuki kamar peta.

- (12). Melakukan pengujian peralatan sebelum berangkat dan saat tiba di tujuan, serta secara berkala selama pelayaran.
- (13). Memeriksa secara rutin kemudi otomatis atau manual.
- (14). Memeriksa kesalahan kompas standar setiap periode jaga dan setiap perubahan haluan yang signifikan.
- (15). Membandingkan kompas standar dengan kompas gyro secara teratur.
- (16). Menguji kemudi otomatis secara manual selama periode jaga.
- (17). Memastikan lampu navigasi dan lampu lainnya selalu berfungsi dengan baik.
- (18). Peralatan kendali dan indikator selalu dalam kondisi baik..

3. METODE PENELITIAN

Lokasi dan waktu saat melaksanakan penelitian ini ialah 12 bulan 10 hari di MT. Louise. Penelitian ini mengumpulkan data melalui observasi dengan melaksanakan pengambilan dan juga pengamatan secara langsung di lapangan atau penelitian ini berfokus pada unit analisisnya adalah unsur-unsur BRM dalam pelaksanaan dinas jaga di kapal yaitu Personil, dan Alat navigasi, kualitatif adalah metodologi dalam penelitian, pengumpulan data-data yang penulis peroleh dalam penelitian ini yaitu dilakukan melalui pengamatan langsung, artinya mencari literatur yang berkaitan dengan masalah yang dihadapi penulis melalui aktifitas yang terjadi di lapangan sesuai STCW 1995 section A-VIII/1 dan section B-VIII/1 demi untuk keselamatan pelayaran.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada tanggal 14 Desember 2022 voyage 047/DII/LS/XII/2022 kapal MT. Louise mengalami kondisi lampu navigasi lambung kapal tidak menyala pada saat kapal berlayar malam hari di alur pelayaran Kolaka sehingga dapat menimbulkan bahaya tubrukan. Pada pukul 18.00 LT kapal MT. Louise bertolak dari pelabuhan bongkar yaitu Jetty TBBM Pertamina Kolaka menuju ke TBBM Pertamina Baubau. Pada pukul 20.20 LT sekitar 15 NM berlayar, kapal MT. Louise mendapatkan panggilan VHF Radio dari kapal KM. Sabuk Nusantara 77 yang berada didepan haluan kapal sejauh 2 NM mengatakan bahwa lampu navigasi lambung kapal anda tidak menyala. Sehingga kapal KM. Sabuk Nusantara 77 kebingungan dan sulit mengidentifikasi haluan dan buritan kapal.

Anggota bridge team pada saat kapal MT. Louise berolah gerak keluar melewati alur pelayaran Kolaka terdiri dari Nakhoda, Mualim 1, juru mudi 3, dan KKM. Namun pada saat ditemukannya kejadian tersebut oleh kapal KM. Sabuk

Nusantara 77, tim anjungan terdiri dari Mualim 3, juru mudi 1, dan kadet dek yang sedang berdinas jaga pada saat itu. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan pada saat kapal MT. Louise berolah gerak melewati alur pelayaran Kolaka terlihat bahwa komunikasi anggota bridge team sudah terjalin secara baik karena sebelum melakukan olah gerak telah terlaksana pertukaran informasi.

Second Officer mengatakan bahwa penyebab tidak maksimalnya dinas jaga karena kurangnya komunikasi antara petugas jaga dan tim lainnya. Sehingga dapat menyebabkan kurangnya koordinasi dan kerja sama tim yang pada akhirnya menurunnya kinerja dinas jaga. *Third Officer* mengenai apa penyebab kurang maksimalnya dinas jaga yaitu kurangnya kesadaran akan situasi sehingga dapat mempengaruhi suatu dinas jaga sebab kita dituntut untuk selalu aktif dan bersikap siap akan sesuatu hal yang tak terduga. Juru mudi mengenai apa penyebab kurang maksimalnya suatu dinas jaga yaitu disebabkan oleh beberapa faktor seperti kelelahan. Sebagai kru yang bekerja sehari-hari untuk memenuhi orderan pekerjaan dan kegiatan bongkar muat kapal sehingga terkadang mempengaruhi kondisi kebugaran tubuh para kru. (Wawancara, Desember 2022).

Chief Officer yang bertanggung jawab pada saat kejadian tersebut menyatakan bahwa dampak yang ditimbulkan oleh kejadian ini yaitu dapat berpotensi menimbulkan gangguan navigasi sehingga berakibat pada keselamatan pelayaran karena lampu navigasi lambung kapal memberikan informasi penting kepada kapal-kapal lain mengenai arah dan kecepatan kapal, dengan tidak menyalanya lampu navigasi, resiko kecelakaan menjadi lebih tinggi. Hal senada juga disampaikan oleh *Ted Officer* mengenai dampak atas kejadian tersebut bahwa lampu navigasi lambung kapal mempunyai peran penting dalam keselamatan pelayaran. Dengan tidak menyalanya lampu navigasi, resiko kecelakaan bagi awak kapal akan menjadi lebih tinggi.

Pada kapal-kapal yang dimiliki oleh PT. Mammir Line, semua perangkat navigasi telah diperbarui dengan sistem yang canggih, sehingga mempermudah pekerjaan Mualim saat melakukan tugas jaga di anjungan. Namun, terdapat beberapa peralatan navigasi yang rusak dan tidak lengkap di kapal-kapal kita ini. Hal senada juga disampaikan oleh *Second Officer* mengenai Peralatan navigasi di kapal sudah memenuhi standar peralatan navigasi telah terpenuhi dengan baik, meskipun beberapa masih kurang

lengkap. Namun, setiap Mualim bertanggung jawab untuk memiliki keterampilan dalam menggunakan sistem yang sangat modern dan canggih, yang memudahkan mereka dalam menjalankan tugas jaga di anjungan. Meskipun sistem tersebut canggih, keterampilan dalam mengoperasikan peralatan diperlukan untuk memastikan hasil yang optimal dan mencegah terjadinya kecelakaan. Adapun hasil wawancara yang dilakukan bersama Third Officer mengatakan bahwa peralatan navigasi dikapal sudah baik. Sehingga dapat memudahkan saat melaksanakan dinas jaga. Namun harus juga ditunjang dengan ketrampilan dalam mengoperasikan peralatan navigasi tersebut (Wawancara, Desember 2022).

Tugas mualim jaga dan jurumudi harus terpisah dan tidak dianggap sebagai pengamat ketika sedang memegang kemudi. Hal tersebut berlaku terutama di kapal-kapal kecil di mana pandangan tidak terhalangi dan visibilitas malam hari tidak terpengaruh. Mualim jaga akan berperan sebagai satu- satunya pengamat di siang hari, selama keadaan telah dievaluasi dengan cermat dan telah ditetapkan tanpa keraguan. Ketika menetapkan susunan dinas jaga di anjungan, pertimbangan yang harus dipertimbangkan meliputi ketidakbolehan meninggalkan anjungan, kondisi cuaca, jarak ke potensi bahaya navigasi yang mungkin dibutuhkan oleh petugas yang bertanggung jawab atas dinas jaga, dan penggunaan alat bantu navigasi untuk membantu menavigasi kapal dengan aman. Tanggung jawab Mualim pada saat Dinas Jaga sangat berpengaruh dalam terwujudnya pelayaran yang aman. Ketika di perairan lepas, berlabuh jangkar, memasuki atau keluar area pelabuhan memerlukan tindakan tepat dari mualim jaga atau kapten di atas kapal. Setiap mualim jaga memiliki tindakan tersendiri yang umumnya dilakukan pada Dinas jaga laut dan bongkar muat. Tidak hanya melaksanakan fungsi navigasi dan pengoperasian mesin kapal, tetapi ada beberapa pekerjaan yang dilakukan dimana menimbulkan resiko kecelakaan, baik resiko yang kecil hingga resiko besar. Oleh karena itu kru yang ikut serta baik sebagai penanggung jawab maupun yang terjun langsung dilapangan perlu memiliki pemahaman yang baik tentang kesadaran akan keselamatan pada saat bekerja di atas kapal.

5. PENUTUP

a. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian, maka kesimpulan penelitian ini adalah penyebab kurang maksimalnya pelaksanaan dinas jaga belum sesuai dengan *Bridge Resource Management* di kapal MT. Louise dengan baik dan benar, karena kurangnya kesadaran akan tanggung jawab dan kedisiplinan serta komunikasi antara petugas jaga dan tim lainnya. Sehingga dapat menyebabkan kurangnya koordinasi dan kerja sama tim yang pada akhirnya menurunkan kinerja dinas jaga dan menimbulkan resiko bahaya tubrukan pada saat dinas jaga.

b. Saran

Disarankan kepada kru untuk terus meningkatkan kedisiplinan dan kesadaran akan tanggung jawab dalam menjalankan tugas serta membangun kerjasama dan koordinasi sesama tim dinas jaga dengan baik, sehingga terciptanya komunikasi yang baik pula untuk menjaga keamanan dan kelancaran suatu pelayaran serta keselamatan pada saat dinas jaga sehingga mampu menciptakan kondisi yang baik dan situasi yang aman.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Badan Diklat Perhubungan.(2000). Personal Safety and Social Responsibility, (Keselamatan Kerja dan Tanggung Jawab Sosial),Cetakan Pertama, Jakarta.
- [2]. Darmawan, J. (2015). Tugas Jaga Laut (online) .
<http://www.scribd.com/doc/80920114/TUGAS-JAGA-LAUT#scribd>
- [3]. IMO. (2010).Conference Of Parties To The International Convention On Standards Of Training,Certification And Watchkeeping For Seafarers1978(online).<http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Documents/34.pdf>.
- [4]. Keselamatan Pelayaran (2011). (online) :
<https://ftkceria.wordpress.Com/2011/11/26/keselamatan-pelayaran-kapal/>.
- [5]. Maritime World. (2011). Efisiensi dan efektivitas jaga anjungan (online).http://maritime-world-web.blogspot.com/2011_11_01_archive.html.
- [6]. Mukherjee, P. (2013). Understanding Bridge Resource Management And It's Key Elements On Board Ships. (online).<http://www.marineinsight.com/guidelines/understanding-bridge-resource-management-and-its-key-elements-on-board-ships>.
- [7]. My blogs"s El-Nino. (2013). Amandemen STCW 2010 di Manila Filipina. (online). <http://pelaut-lusiana.blogspot.com/>.
- [8]. Richard, L. D. (2001). Manajemen, Edisi ke-5 Jilid 1.
- [9]. Risuandi, Y. & Annisah. (2009) Dinas Jaga Untuk Mualim dan Peraturan Internasional Tentang Pencegahan Tubrukan Di Laut 1972, Amandemen 1981, 1987, 1989, 1993 dan 2001. Jakarta.
- [10]. Spring.me. Berikan contoh tabel passage plan. (online).
<http://new.spring.me/#!/noltime/q/186143871116285825>.
- [11]. Widarbowo, D. (2020). Analisis Pemanfaatan Waktu Istirahat Terhadap Kelelahan (Fatigue) Pada Awak Kapal. *JURNAL VENUS*, 8(1), 90-103.