



Kinerja *Second Officer* Dalam Persiapan *Voyage Plan* di MT. SEABORNE PETRO

Nurwahidah¹⁾ Luthfi Asfar Sani²⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jalan Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode pos. 90172
E-mail : nurwahidahpipmks@gmail.com

ABSTRAK

Pelayaran merupakan rute kapal yang akan ditempuh menuju pelabuhan tujuan (*port destination*) dalam upaya mendukung industri maritim. Pendistribusian logistik yang menjadi kebutuhan masyarakat, memiliki kepastian waktu yang memaksimalkan pelayanan prima dan jaminan keselamatan. Sehingga kinerja *Second Officer* dalam membuat perencanaan pelayaran, sangat menentukan kelancaran operasional kapal di MT. Seaborne Petro. Tujuan penelitian ini, mengetahui tahapan *voyage plan* yang dilakukan *second officer* yang efektif dan efisien. Dengan menggunakan metode deskriptif kuantitatif, yang sumber data (variabel) diperoleh berupa observasi, wawancara dan kepustakaan. Berdasarkan hasil analisis, maka tahapan *voyage plan* adalah (1) tahapan-tahapan belum dilaksanakan secara maksimal sesuai urutan sehingga *Second Officer* masih perlu pengawasan dari Nakhoda, kemudian (2) Nakhoda belum melaksanakan fungsi kontrolin dalam mengecek dan memeriksa kembali perencanaan pelayaran yang telah dibuat, harus mengoreksi dan memperbaiki jika terdapat kesalahan dan wajib memberikan *approved*.

Kata Kunci: *Kinerja, Voyage Plan, Second Officer.*

ABSTRACT

Shipping is a ship's route to be reached to the destination port (port destination) in an effort to support the maritime industry. The distribution of logistics, which is a community need, has time certainty that maximizes excellent service and guarantees safety. So that the performance of the *Second Officer* in planning is very helpful for ship operations in MT. Petro sea crossing. The purpose of this study is to determine the stages of the *voyage plan* carried out by the *second officer* which are effective and efficient. By using quantitative descriptive method, the data sources (variables) obtained are in the observation, interviews and literature. Based on the results of the analysis, the stages of the *voyage plan* are (1) the stages have not been carried out optimally according to the second order. Officers still need supervision from the captain, then (2) the captain has not carried out the control function in re-examining the planning that has been carried out, must correct and improve if there is an error and must give approval.

Keywords: *Performance, Itinerary, Second Officer.*



1. PENDAHULUAN

Perkembangan transportasi laut sangat pesat mengikuti perkembangan teknologi dan kebutuhan industri maritim. Berbagai Negara yang memiliki investasi dalam bidang transportasi maritim sangat memerlukan operasional pengangkutan laut yang praktis, efisien, efektif dan menguntungkan pengusaha/perusahaan. Indonesia sebagai Negara kepulauan memiliki kebutuhan transportasi laut yang dapat menghubungkan antar pulau dan negara dalam pendistribusian logistik maupun kegiatan ekspor dan impor bagi pengusaha dalam/luar negeri. Sehingga dalam mendukung kegiatan tersebut, kapal menjadi dapat menjadi sarana yang memiliki kontribusi penting dalam menunjang kegiatan transportasi laut untuk dapat melakukan pengangkutan muatan dengan jumlah besar, yang mampu menempuh jarak cukup jauh serta pembiayaan yang relatif murah.

Pelayaran merupakan rute kapal yang akan ditempuh menuju pelabuhan tujuan (*port destination*) dalam upaya mendukung industri maritim. Pendistribusian logistik yang menjadi kebutuhan masyarakat, memiliki kepastian waktu yang memaksimalkan pelayanan prima dan jaminan keselamatan. Sebuah kapal khususnya kapal niaga selalu memastikan muatannya mencapai tujuan dengan aman dan selamat, efektif serta efisien mungkin, sehingga peranan anak buah kapal (ABK) paling utama dalam menjaga keselamatan ABK, kapal, muatan, dan lingkungan maritim.

Berdasarkan data analisis statistik, beberapa kerugian oleh perusahaan pelayaran akibat kecelakaan kapal atau keterlambatan kapal yang terjadi sebesar 80% (delapan puluh persen) yang disebabkan kesalahan manusia (*Human error*) sebagai pengendalian dan pengeporasian kapal dalam membuat perencanaan pelayaran, kurangnya ketelitian mengukur jarak tempuh dan meningkatnya pembiayaan operasional kapal (bahan bakar, air tawar, makanan dll).

Sehingga dianggap memiliki keutamaan dalam hal kemampuan dan pengetahuan perwira untuk tahapan perencanaan pelayaran yang efektif dan efisien.

2. KAJIAN PUSTAKA

a. Kinerja

Hasil pekerjaan yang mengukur dimana tingkat keberhasilan seseorang atau individu, yang diukur secara keseluruhan dalam periode tertentu.



b. Pengertian *Second Officer*

adalah petugas yang melakukan navigasi dalam arahan Nakhoda dan memiliki tanggung jawab sebagai berikut :

- 1) Untuk mengikuti semua prosedur operasional yang didokumentasikan dalam berbagai sistem manajemen keselamatan.
- 2) Memastikan bahwa dalam tugas jasanya, di laut dan di pelabuhan dilakukan dengan cara yang aman dan efisien.
- 3) Memberikan semua bantuan yang memungkinkan kepada Mualim Satu selama operasi muatan.
- 4) Membuat perencanaan pelayaran (menarik garis haluan, menentukan posisi kapal), menghitung jarak tempuh dan membuat *Noon Position Report*
- 5) Pemeliharaan dan perawatan semua bendera-bendera.
- 6) Membantu Mualim Satu dalam mengoreksi peta navigasi dan publikasi.
- 7) Mendokumentasikan pelaporan buku-buku publikasi dan alat-alat navigasi di anjungan
- 8) Membantu Nakhoda dalam komunikasi dan tugas kapal lainnya.

c. Pengertian Perencanaan Pelayaran

Merupakan elemen penting dari "*Bridge Team Management*" sebagai dasar bagi tim di anjungan untuk memastikan perjalanan kapal yang aman sepanjang rute yang diinginkan. Sebuah rencana perjalanan (*passage plan*) yang komprehensif, panduan sandar untuk pelabuhan, dikembangkan dan digunakan oleh tim anjungan kapal untuk menentukan rute yang paling menguntungkan, mengidentifikasi masalah potensial atau bahaya di sepanjang rute, dan praktek manajemen anjungan untuk memastikan jalur aman kapal. Selama perencanaan, area rute yang memiliki potensi untuk menimbulkan risiko terbesar harus mendapatkan perhatian khusus, dan batas-batas dan kondisi untuk area area khusus dari pelayaran telah ditetapkan sebelumnya.

d. Pengertian Merencanakan Pelayaran.

Rencana pelayaran harus direncanakan dari pelabuhan ke pelabuhan dan akan selesai sebelum keberangkatan dari pelabuhan.

Rencana perjalanan terbagi menjadi tiga bagian:



- 1) Sandar hingga dimulainya pelayaran laut (*outward pilotage*);
- 2) Jalur lintasan laut;
- 3) Akhir perjalanan hingga sandar (*inward pilotage*).

Pada pelayaran tertentu, tidak memungkinkan untuk menyelesaikan 3 (tiga) bagian sampai informasi lebih lengkap diterima mengenai lokasi sandar, kondisi selama perjalanan atau jika kapal diinstruksikan untuk melanjutkan "ke pelabuhan lain (*deviasi*)" sesuai order. Bila hal tersebut terjadi, maka Nakhoda harus melaporkan ke kantor menggunakan formulir Petunjuk Operasional Kegiatan (POK).

e. Jenis-jenis Pelayaran

Pada pasal 5 (lima) menjelaskan Peraturan Pemerintah (PP) No. 2 Tahun 2012, yang mengatur tentang jenis dan perbedaan pelayaran yang menjadi 3 (tiga), yakni:

1) Pelayaran Domestik (Dalam Negeri)

- a) Pelayaran Nusantara, melakukan perniagaan dalam pengangkutan logistik antar pelabuhan di wilayah kepulauan Indonesia.
- b) Pelayaran Lokal (antar pulau dalam provinsi), melakukan perniagaan pengangkutan logistik dan sembako antar pelabuhan di wilayah kepulauan Indonesia, dengan tujuan dapat menunjang kegiatan perekonomian antar pulau.

2) Pelayaran Internasional (Luar Negeri)

- a) Pelayaran Samudera Dekat, merupakan pelayaran ke pelabuhan negara tetangga dan tidak melebihi jarak tempuh 3000 NM (mil laut). Misalnya pelayaran Batam-Indonesia ke Singapore.
- b) Pelayaran Samudera, kegiatan pengoperasian kapal yang melakukan pelayaran ke/dari luar negeri dengan tidak memiliki batas tujuan dan wilayah pelabuhan.

3) Pelayaran Dengan Kepentingan Khusus, merupakan pengoperasian kapal dalam/luar negeri yang menggunakan kapal-kapal kepentingan pengangkut khusus. Misalnya pengangkutan hasil industri, pertambangan (minyak, gas bumi) dan hasil-hasil usaha masyarakat lainnya.



3. METODE PENELITIAN

a. Penggunaan Data Dalam Penelitian

- 1) Penelitian yang dilakukan, merupakan pengamatan langsung di lapangan/kapal MT.Seaborne Petro, yang memusatkan perhatian kepada masalah prosedur *second officer* dalam membuat perencanaan pelayaran yang bertujuan memperoleh pemaparan secara objektif.
- 2) Penelitian ini merupakan keseluruhan dari rencana penyidikan terhadap pengambilan data, memilih sumber dan jenis informasi yang dipakai.
- 3) Penelitian ini terdiri atas variabel bebas kinerja *second officer* dan variabel terikat kesiapan perencanaan pelayaran.

b. Teknik Pengumpulan Data

- 1) Metode Observasi bertujuan mendapatkan tentang kinerja *Second Officer* dalam mempersiapkan perencanaan pelayaran, sehingga diperoleh pemahaman dan pengetahuan dasar-dasar persiapan perencanaan pelayaran
- 2) Metode Dokumentasi melaksanakan pengumpulan data melalui dokumen terdahulu, dalam arsip *log book*/jurnal harian kapal, teori perencanaan pelayaran, sharing pengalaman yang berhubungan dengan kinerja *second officer*.

c. Sumber Data

Sebagai sumber pengambilan data, peneliti menggunakan sebagai berikut

:

- 1) Data Primer yang diambil berdasarkan pengamatan langsung dan diperoleh dengan cara survei, mengamati, mengukur dan mencatat di lokasi penelitian atau kapal.
- 2) Data Sekunder yang didapatkan melalui perantara atau pihak lain yang melakukan terlebih dahulu. Misalnya sumber kepustakaan, literatur-literatur, bahan kuliah dan data-data dari perusahaan.

d. Teknik Pengelolaan Data

Teknik yang digunakan, merujuk pada penelitian deskriptif kualitatif, dengan melakukan pengolahan data kualitatif yang diperoleh melalui fakta-fakta di atas kapal terkait perencanaan pelayaran yang menjadi tugas pokok



second officer. Data yang diperoleh berdasarkan hasil pengamatan di atas kapal dan dokumentasi tertulis dari jurnal harian kapal.

4. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

a. Rancangan Pelayaran

Merupakan elemen penting dari "*Bridge Team Management*" sebagai dasar bagi tim di anjungan untuk memastikan perjalanan kapal yang aman sepanjang rute yang diinginkan. Sebuah rencana perjalanan (*passage plan*) yang komprehensif, panduan sandar untuk pelabuhan, dikembangkan dan digunakan oleh tim anjungan kapal untuk menentukan rute yang paling menguntungkan, mengidentifikasi masalah potensial atau bahaya di sepanjang rute, dan praktek manajemen anjungan untuk memastikan jalur aman kapal.

Sebelum keberangkatan, *Second Officer* harus melaksanakan perencanaan jalur lintasan untuk pelayaran yang dimaksudkan sebagaimana dijelaskan dalam *checklist* rencana pelayaran dan anjungan. Secara umum hal berikut ini harus dipertimbangkan dalam pembuatan perencanaan pelayaran sebagai berikut :

- 1) Indeks paralel (untuk objek tetap saja);
- 2) Titik terdekat pendekatan dari *no go area*, *wrecks buoys* dan daerah berbahaya lainnya;
- 3) Kepadatan lalu lintas yang diharapkan di daerah;
- 4) Kondisi meteorologi yang diharapkan;
- 5) Efek squat;
- 6) Minimum *under keel clearance*;
- 7) Draft yang aman;
- 8) CATZOC (apakah *waypoint* yang dibuat menyentuh *radius area* yang membahayakan kapal (perambuan, buoy, kedalaman yang tidak memadai, dan informasi lainnya yang membahayakan);
- 9) Kondisi *trim* terbaik, sehingga konsumsi bahan bakar menjadi lebih efisien;
- 10) *Vertical clearance* jika berlaku;
- 11) Rencana kontingensi ketika mendekati anchorage, rute alternatif; dan Memastikan teknik manajemen tim anjungan diamati.



b. Perencanaan Pelayaran

Tahap persiapan mencakup, sebagai berikut : (i) *Officer on duty* dalam bernavigasi harus mempersiapkan dan melaksanakan rangkaian kegiatan, dengan mempersiapkan peta yang akan di gunakan, (ii) *Officer on duty* Menyiapkan publikasi navigasi (almanak, daftar pasang surut, *admiralty*, NTM, *tide table*) yang akan dipakai, (iii) Peralatan navigasi dalam posisi standby (iv) Data-data kapal harus sesuai. **Tahap perencanaan** adalah bernavigasi harus menentukan startegi yang tepat untuk melakukan navigasi dan pertimbangan-pertimbangan dalam pelayaran khusus. **Tahap pelaksanaan** adalah Perwira navigasi harus melakukan pemilihan rute pelayaran serta menentukan titik-titik atau *way point* yang akan dilayari.

Dalam penelitian ini peneliti mendapatkan beberapa temuan–temuan saat melakukan praktek laut di MT.Seaborne Petro sebagai berikut :

- 1) Tahap persiapan adalah tahap pertama yang di lakukan untuk membuat suatu rencana pelayaran, dalam tahap persiapan perwira navigasi harus menyiapkan beberapa check list berupa peta yang akan dipakai, *publikasi* navigasi yang akan dipakai, peralatan navigasi, data-data kapal, serta data-data mengenai kapal lainnya, dalam tahap ini persiapan yang dilakukan telah memenuhi beberapa *check list* yang harus disediakan saat akan membuat suatu rancangan pelayaran.
- 2) Tahap perencanaan merupakan tahap kedua dalam pembuatan rancangan pelayaran, dalam tahap perencanaan seorang perwira navigasi harus melakukan pemilihan rute pelayaran serta menentukan titik-titik atau *waypoint* yang tepat untuk nantinya akan dilayari oleh kapal dengan aman tanpa adanya bahaya tubrukan atau kandas dan bahaya-bahaya navigasi lainnya serta melakukuan pertimbangan-pertimbangan bagaimana kondisi rute yang akan dilalui.
- 3) Dalam tahap pelaksanaan pembuatan perencanaan pelayaran sangat dibutuhkan kelengkapan sarana dan prasarana navigasi di atas kapal. Sarana dan prasarana navigasi ini meliputi kelengkapan peta–peta dan buku–buku publikasi. Pengorganisasian di dalam pembuatan rancangan pelayaran tidak sesuai dengan *Bridge Check List*, sehingga data-data yang terkumpul tidak terorganisir atau tidak terkumpul dengan baik dan



menyebabkan data-data yang dibutuhkan tidak lengkap. Oleh karena itu dalam pelaksanaan pembuatan perencanaan pelayaran hanya berdasarkan kebiasaan atau dari perencanaan pelayaran yang sudah ada terdahulu.

- 4) Di dalam pembuatan perencanaan pelayaran hendaknya pengawasan dan pengecekan ulang harus dilakukan dalam pembuatan perencanaan pelayaran sehingga apabila terdapat kesalahan dapat dikoreksi dan diperbaiki. Tetapi pada kenyataan yang peneliti jumpai di atas MT. Seaborne Petro, pengawasan dan pengecekan ulang sering kali kurang dilaksanakan oleh Nakhoda.

c. Pembuatan Perencanaan Pelayaran

Untuk dapat memecahkan masalah di dalam pembuatan perencanaan pelayaran, sehingga berjalan sesuai dengan tujuan yaitu menunjang keselamatan pelayaran pada MT. Seaborne Petro, karenanya yang perlu dilakukan adalah:

1) Tahap persiapan

Dalam tahap ini seorang perwira dalam bernavigasi harus melaksanakan/mempersiapkan sebagai berikut:

- a) Menyiapkan peta laut yang akan digunakan
- b) Menyiapkan publikasi navigasi yang akan digunakan
- c) *Standby on* pada seluruh peralatan navigasi yang akan digunakan
- d) Penggunaan data kapal yang sesuai penelitian

2) Tahap Perencanaan

Perwira yang akan melakukan navigasi di laut maupun di pelabuhan harus menentukan strategi yang tepat. Dengan ketentuan bernavigasi dan pertimbangan-pertimbangan dalam pelayaran khusus. Sehingga *second officer* dapat melakukan pembuatan rancangan pelayaran sebagai berikut :

- a) Pengumpulan dan persiapan data-data serta informasi-informasi.
- b) Peralatan komunikasi (VHF) dengan channel nasional dan internasional sesuai wilayah perairan yang diatur dalam pelayaran.
- c) Sumber informasi tentang data pelabuhan dan alur pelayaran, peta perairan, informasi kepanduan dan keamanan di alur pelayaran.
- d) Pemilihan rute pelayaran (*Choice of the route*)



3) Tahap Pelaksanaan

- a) Kelengkapan sarana dan prasarana di anjungan (peta, pensil, kalkulator, penghapus dan kalkulator) menunjang kegiatan persiapan perencanaan pelayaran
- b) Tidak telambatnya NTM (*Notice To Mariners*) di atas kapal.
- c) Pengumpulan data selengkap mungkin sebelum berlayar.
- d) Membuat garis alternatif haluan apabila terjadi cuaca buruk.
- e) Membentuk dan meningkatkan kinerja anggota tim anjungan (*Bridge Team Management*)

4) Tahap Pengawasan

Pelaksanaan pengawasan dan pengecekan ulang terhadap rute pelayaran yang di buat oleh second officer, sebaiknya Nakhoda, melakukan kontrol dan memastikan bahwa perencanaan pelayaran yang telah dibuat sudah sesuai pada pelaksanaannya nanti.

5. PENUTUP

a. Kesimpulan

Hasil analisis dan pembahasan pada bab sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa tahapan *voyage plan* oleh *second Officer* pada MT. Seaborne Petro sebagai berikut :

- 1) Tahapan-tahapan belum dilaksanakan secara maksimal sesuai urutan sehingga *Second Officer* masih perlu pengawasan dari Nakhoda
- 2) Tanggung jawab second officer belum melaksanakan fungsi kontrolin dalam mengecek dan memeriksa kembali perencanaan pelayaran yang telah di buat, yang seharusnya mengoreksi dan memperbaiki jika terdapat kesalahan dan wajib memberikan *approved*.

b. Saran

- 1) Nakhoda mengupayakan dalam penyusunan perencanaan pelayaran harus dilakukan sesuai prosedur-prosedur yang berlaku dengan memperhatikan semua kelengkapan bernavigasi
- 2) Perwira penanggung jawab dapat mempersiapkan pelaksanaan penyusunan perencanaan pelayaran dengan baik yang kemudian di koreksi oleh Nakhoda



6. DAFTAR PUSTAKA

- [1] . Balley, 2015. Bridge Team Management, London: The Nautical institute.
- [2]. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 1983, *Konferensi Internasional Tentang Keselamatan Jiwa Di laut 1974*, Jakarta
- [3]. M.L Palumian, Akademi Maritim Djadajat, *Alat-Alat Navigasi*.
- [4]. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 tahun 2002 Tentang Perkapalan
- [5]. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. (2016). Pedoman Penulisan Skripsi. Makassar: Politeknik Ilmu Pelayaran.
- [6]. Rusdin, R., Rifani, M., Riyadi, S. (2018). Pengaruh Komitmen dan Motivasi Terhadap Kinerja Dosen Pada Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. *VENUS*, 6(12), 73-93.
- [7]. Undang-undang Nomor 20 tahun 2010 tentang Tentang Pelayaran
- [8]. WNS Poster 026 (3 Agustus 2017) Under Keel Clearance & Air Draft Policy
- [9]. WNS-Prosedur Operasional Kapal (2019). Bagian 1 – Tanggung Jawab Manajemen. Jakarta: PT.Waruna Nusa Sentana
- [10]. WNS-Prosedur Operasional Kapal (2019). Bagian 2 - Prosedur Anjungan dan Navigasi. Jakarta: PT.Waruna Nusa Sentana