

Kinerja Navigator Dalam Pelaksanaan Tugas Jaga Bernavigasi Pada MV. Platamon

Haerani¹⁾ Nurwahidah²⁾ Irwansyah³⁾

Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar
Jln. Tentara Pelajar No. 173 Makassar, Kode Pos 90172
Email: haeranasri2536@gmail.com¹ Nurwahidahpipmks@gmail.com²
irwansayhfirdaus38@gmail.com³

ABSTRAK

Transportasi laut menjadi moda yang ekonomis dan efisien dalam melakukan perpindahan muatan dan penumpang dengan jumlah yang sangat besar, namun kepastian jaminan keselamatan menjadi hal pokok dan utama bagi pelaku perniagaan. Dengan *voyage* pelayaran pelabuhan Bulgaria-Turkie, MV Platamon mengalami *crossing situation* yang menyebabkan tubrukan pada lambung kanan kapal. Sehingga tujuan penelitian ini, mengetahui secara detail kinerja navigator terhadap penggunaan navigasi dalam melakukan tugas jaga laut. Penelitian ini merupakan *mixed method*, dengan teknik pengumpulan data kusioner, wawancara dan observasi lapangan. Dengan melibatkan seluruh anak buah kapal yang melaksanakan tugas jaga kemudian mengamati semua tindakantindakan dalam melakukan dinas jaga. Hasil penelitian memberikan secara detail bahwa, kinerja navigator terdapat kelalaian, navigasi yang tidak standby ketika melewati alur pelayaran ramai dan belum memiliki SOP dalam *emergency situation*.

Kata Kunci : Navigator, Navigasi, Tugas Jaga

1. PENDAHULUAN

Menerapkan layanan penjagaan laut saat kapal sedang berlayar membutuhkan fokus, akurasi, tanggung jawab pelayaran tingkat tinggi, dan keterampilan menjadi navigator yang baik dalam membuat keputusan. Sehingga *officer duty* memiliki tanggungjawab terhadap keselamatan kapal, anak buah kapal selama jam jaga laut, berlabuh dan sandar, dengan mematuhi *Collision*

Rules 1972 dan STCW 1978 Rules III/1 amandamen 2010. Dalam mengoptimalkan pelaksanaan tugas jaga navigator di anjungan dengan melakukan pengamatan keliling dengan baik, maka di perlukan istirahat yang cukup, dengan pengaturan jam jaga yang dalam STCW (*Standar Of Training Certification And Wacthkeeping For Seafarer*), 2010 pada *chapter VIII*, berisi tentang standar-standar yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas jaga, yakni : 1) Pemberian waktu istirahat paling sedikit 10 jam periode 24 jam. 2) Periode istirahat yang salah satu periodenya tidak boleh kurang dari 6 jam. 3) Waktu istirahat dapat dikurangi bila terjadi suatu keadaan darurat. 4) Waktu istirahat dapat berturut-turut atau sedikitnya 70 jam dalam 7 hari.

Berdasarkan fakta dalam observasi lapangan pada tanggal 8 Juli 2022 pukul 02.56 WIB, kapal JWS kandas di perairan pulau Karang Gosong Geni selat antara pulau Bakau dan Rimau Balak, Lampung Bakauheni. Kronologi tubrukan saat Nakhoda memberikan aba-aba kemudi kiri 10 derajat, dalam mempersiapkan perubahan haluan kapal. Setelah memutar kemudi kiri 10 derajat, Nakhoda berpindah tempat untuk memperhatikan letak rambu penanda yang menjadi acuan berbelok ke karang Gosong Geni, dimana lampu suarnya padam, dan anak buah kapal juga tidak mengikuti rencana pelayaran yang di setting pada GPS, kemudian lalai dalam memplotting posisi di *paper chart* sehingga keakuratan posisi kapal tidak terpantau secara detail.

Kemampuan dan keterampilan Perwira dan anak buah kapal merupakan faktor penting dalam menjamin keselamatan dan pengoperasian kapal, hal ini disebabkan belum memahami prosedur sepenuhnya pelaksanaan berjaga navigasi dalam pelayaran begitupun pengawasan, pengecekan posisi secara kontinue sehingga pada saat melakukan pengawasan sering kali lalai dalam mengambil tindakan jika keadaan berbahaya.

2. KAJIAN PUSTAKA

Menurut E.W Manikome (2008:78) dalam buku tugas, artinya melihat dengan seksama, atau berhati-hati. Dalam kewajiban *Marine Guard*, istilah ini berarti kewajiban awak kapal (biasanya 4 jam). Oleh karena itu, istilah kewajiban jaminan berarti bahwa:

- 1) Selalu *aware* baik *visually*, *hearing* dan *other means* terhadap tiap kondisi yang berubah.
- 2) Menilai dengan tepat situasi dan risiko *collusion* dan menghindari kandas serta ancaman bahaya-bahaya lain.
- 3) Mampu mendapatkan keberadaan kapal yang sedang dalam kondisi marabahaya.

Istopo dalam buku P2TL 1972 dalam aturan 2 hal ini yang harus diperhatikan yaitu :

- 1) Pihak-pihak yang langsung berhubungan dengan pemilik kapal, pengelola pelayaran, nakhoda dan personil jaga laut pada kegiatan berikut harus melakukan untuk menjamin bahwa jaga laut dilaksanakan selamanya.
- 2) Nakhoda tiap kapal terikat untuk menjamin bahwa jaga laut pengaturannya baik untuk melaksanakan jaga laut yang baik.
- 3) Prinsip dasar, termasuk tetapi tidak terbatas pada hal-hal berikut, harus dilakukan bagi semua kapal.

- 4) Pengaturan jaga.
- 5) Sehat untuk melakukan tugas.
- 6) Navigasi.
- 7) Peralatan navigasi.
- 8) Tugas jaga navigasi dan tanggung jawabnya.
- 9) Pengamatan.
- 10) Navigasi dengan kehadiran pandu.
- 11) Perlindungan dari lingkungan laut.

Tugas jaga merupakan semua hal yang berhubungan dengan tempat kerja, pelayanan dan pekerjaan. Watch bertanggung jawab untuk menjaga keamanan dan perlindungan lingkungan. Menurut Branch (1995:114), watchkeeping merupakan task serta responsibility dalam menjaga keamanan di pelabuhan, serta daerah yang lain untuk menghindari ataupun mengurangi ancaman pembajakan dan ancaman-ancaman yang lain. Makmur (2012:35), Jasa pengamanan sangat berperan dalam dunia maritim untuk mengantisipasi resiko collision di perairan, antara ship with ship, maupun antara ship with quoy atau floating objects di perairan. Karena hal tersebut, "all ships" harus mematuhi peraturan COLREG dan Safety of Life at Sea 1972 yang berlaku untuk mencegah risiko collision.

Pentingnya menerapkan prosedur pengawasan dan pengecekan posisi kapal yang akurat dan tepat saat bernavigasi. Dalam hal ini termasuk penerapan aturan dan penegakan aturan itu sendiri. Semua awak kapal terutama misionaris harus mengetahui komposisi pekerjaan di kapal, termasuk aturan mengenai jam pengawasan, jam kerja dan istirahat dalam hal ini. Tentunya aturan yang dibuat mengacu pada aturan yang telah ditetapkan dan disepakati secara internasional.

Maksud dan tujuan dari *duty of care* yaitu :

- 1) Menjamin keselamatan, keamanan dan ketertiban kapal, kargo, penumpang dan lingkungan.
- 2) Melakukan/taat pada regulasi serta ketetapan-ketetapan yang ada (nasional/internasional).
- 3) Melakukan perintah yang diberikan oleh perusahaan atau nahkoda (tertulis atau lisan)

Pencegahan korektif adalah pencegahan yang dilakukan oleh individu atau orang-orang untuk menyelesaikan suatu perselisihan atau masalah yang timbul,

dalam hal ini menyangkut masalah perampokan. Pemeliharaan preventif adalah pemeliharaan yang hanya mendukung dan berkontribusi pada masalah yang berusaha dikembalikan sebelum masalah terjadi.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 3 (tiga) tentang tujuan mempertahankan angkutan sebagai sarana pengangkut, yaitu :

- 1) Membina jiwa kebaharian
- 2) Menjunjung kedaulatan Negara
- 3) Menciptakan daya saing dengan menembangkan industry angkutan nasional
- 4) Menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan nasional
- 5) Memperkukuh kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara; dan 6) Meningkatkan ketahanan nasional.

Menurut Branch (1995:114), watchkeeping merupakan task serta responsibility dalam menjaga keamanan di pelabuhan, serta daerah yang lain untuk menghindari ataupun mengurangi ancaman pembajakan dan ancaman-ancaman yang lain.

Tubrukan adalah keadaan darurat yang membahayakan jiwa manusia, harta benda dan lingkungan akibat benturan antara kapal dan kapal, kapal dan dermaga, atau kapal dan benda terapung lainnya. Alasan utama untuk keadaan darurat di kapal adalah:

- 1) Kesalahan manusia
- 2) Kesalahan peralatan
- 3) Kesalahan prosedur
- 4) Pelanggaran terhadap peraturan

E.W Manikome Sp -1. Dalam serial buku saku pelaut hasil dari studi korban tabrakan di laut antara lain. Sering terungkap bahwa faktor penyumbang utama adalah kegagalan untuk mempertahankan misi navigasi yang tepat, dengan berbagai aturan dan pengaturan yang disepakati oleh perwakilan Organisasi Maritim Internasional (IMO) yang dirancang untuk membantu pelaut dalam melaksanakan tugas mereka dengan sungguh-sungguh. Tujuan jaga dan daftar jaga petugas, yang dapat dibedakan menjadi:

- 1) Masalah yang terjadi di laut lepas.
- 2) Masalah-masalah yang hanya bisa diterapkan di perairan terbatas.

Dalam keadaan darurat atau latihan atau situasi lain yang akan segera terjadi, persyaratan untuk waktu istirahat di atas kapal dapat bervariasi. Selain persyaratan di atas, dari minimum 10 jam yang dipersyaratkan, pengurangan masih dapat dilakukan, tetapi tidak kurang dari 6 jam, dan pengurangan tidak boleh melebihi dua hari dan setidaknya 7 hari, karena waktu istirahat di kapal telah ditingkatkan dari 70 jam

3. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif deskriptif, dengan mendapatkan data berupa informasi, diskusi lisan dan tertulis. Pada pelaksanaan perencanaan pelayaran yang dilakukan pada saat penulis melakukan/menjalani praktek laut di MV. Platamon selama 12 bulan. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah metode observasi, interview dan dokumentasi. sumber data diperoleh dari data primer dan data sekunder

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis data dengan Teknik observasi dan wawancara, maka dapat diidentifikasi permasalahan sebagai berikut :

- 1) Juru Mudi yang tidak disiplin dalam menjalankan tugasnya sehingga tidak menerima tugas jaga itu dengan baik dan Juru Mudi lain yang bertugas untuk mengganti ikut untuk tidak tepat waktu. Sebagai contoh pada saat kapal sedang berlayar di perairan Istanbul, Turki, Juru Mudi jaga (08.00–12.00) terlambat 15 menit naik ke anjungan, Sehingga Juru Mudi jaga 04.00–08.00 tidak bisa beristirahat tepat waktu. Hal ini sangat jelas terlihat oleh para perwira dan anak buah kapal setiap kali sering melaksanakan tugas jaga atau selesai bekerja tidak melaksanakan serah terima dinas jaga itu dengan baik dan benar karena kepikiran untuk ingin selalu menghabiskan waktu dengan bersantai dan kumpul bersama di *messroom*.

Sehingga waktu yang seharusnya digunakan untuk beristirahat dengan memejamkan mata diruangan sendiri terbuang dan akhirnya pada saat jam kerja atau waktu untuk berdinas jaga dimulai jadi terkendala.

- 2) Jam istirahat untuk Juru Mudi yang masih belum sesuai dengan ketetapan jam istirahat untuk awak kapal yang bekerja diatas kapal, bahkan terkadang melampaui jam kerja yang sangat signifikan.

Hal ini terlihat ketika kapal masuk ke Suez Canal pada tanggal 11 Agustus 2020, sebelumnya itu Juru Mudi jaga 12.00–04.00 tetap melakukan kerja harian di dek pada jam 10.00–16.00. Kemudian kapal tiba di entrance Suez

Canal jam 19.00, dan pada waktu itu semua Juru Mudi termasuk yang jaga jam 12.00-04.00 juga menuju ke dek untuk mempersiapkan tali dan menaikan boat ke atas kapal. Dimana kegiatan tersebut berlangsung dari jam 19.00-02.00 dini hari tanggal 12 Agustus 2020. Kemudian kapal berangkat memasuki Suez Canal jam 13.45, dan Juru Mudi jaga (00.00-04.00) melanjutkan dinas jaga di anjungan. Artinya juru mudi jaga 12.00–16.00/00.00–04.00 tidak memiliki jam istirahat yang cukup dan jam kerja yang melebihi aturan yang berlaku.

- 3) Pada saat kapal berlayar dari Bulgaria ke Turki tepatnya tanggal 9 november 2020, kapal hampir mengalami tubrukan dengan kapal MV. Levroso. Hal ini disebabkan oleh, kapal tempat penulis melaksanakan praktek berada dalam *crossing situation* dengan MV. Levroso, dan pada saat itu Perwira jaga terus memanggil perwira jaga MV. Levroso untuk memastikan tindakan apa yang akan diambil oleh masingmasing kapal. Tapi MV.Levroso tidak merespon panggilan itu dengan alasan yang tidak diketahui, sehingga kedua kapal semakin mendekat dengan CPA yang kecil. MV. Levroso seharusnya menjadi kapal yang menghindar, karena melihat kapal MV. PLATAMON di sebelah kanannya. Namun karena tidak ada respon dari MV. Levroso, Perwira jaga di MV. PLATAMON memutuskan untuk mengambil tindakan untuk mengubah haluan ke arah buritan MV. Levroso demi mencegah terjadinya tubrukan.

Adapun pembahasan dalam hal ini dan yang perlu kita ketahui yaitu : *a. Hand over duty*

Dalam melaksanakan serah terima jaga seorang perwirapengganti harus mengerjakan :

- 1) Perwira jaga harus memastikan bahwa perwira jaga mampu sepenuhnya melaksanakan tugasnya, terutama yang berkaitan dengan perlengkapan navigasi di anjungan dan penyesuaian selanjutnya dengan penglihatan malam. Petugas pengganti tidak dapat bertugas jaga sampai penglihatan mereka sepenuhnya disesuaikan dengan kondisi pencahayaan.
- 2) Sebelum mengambil alih misi pengawasan, perwira jaga pengganti harus memperoleh kepastian tentang posisi sebenarnya atau dugaan posisi kapal dan memperjelas arah dan kecepatan kapal. Ini adalah manajemen UMS (*Unmanned Machinery Space*), dan perlu diwaspadai bahaya navigasi yang mungkin terjadi selama bekerja.

- 3) OOW pengganti perlu mendapatkan kepastian mengenai *night master order* serta terkait masalah kecepatan kapal
- b. Setiap anak buah kapal yang bekerja diatas kapal harus mengetahui jam kerja atau *running hours* dan jam istirahat atau *rest hours* diatas kapal. Kemudian harus betul-betul melaksanakan dinas jaga dengan semaksimal mungkin dengan tanggung jawab yang tinggi. Karena dengan adanya ketidak disiplin dari perwira pengganti sehingga berimbas pada *running hours* atau jam kerja dari juru mudi dan taruna praktek yang harus mengganti perwira jaga saat itu. Berdasarkan pada informasi yang diperoleh dari penyelidikan kecelakaankecelakaan laut, pemerintah-pemerintah harus meninjau kembali ketentuan-ketentuan yang diberlakukannya sendiri, yang berkaitan dengan pencegahan kelelahan.

Perusahaan sebagai penyedia jasa pelayanan untuk kesejahteraan kru harus selalu dijaga demi lancarnya operasi pada setiap kapal dari perusahaan tersebut. Karena bagaimana pun tentunya perusahaan dalam hal ini sebagai penanggung jawab besar demi kenyamanan kru yang bekerja diatas kapal. Jadi bagaimana mungkin perusahaan pelayaran dalam hal ini sebagai penanggung jawab terbesar tidak melaksanakan tugasnya maka untuk setiap kru harus meminta hak nya atas apa yang dikerjakan, karena bagaimanapun besarnya suatu perusahaan pelayaran itu tergantung dari para pekerjanya diatas kapal dan operasional kapal dari perusahaan tersebut. Lambatnya pemasukan barang-barang (*provisions/amprahan*) dari perusahaan ke atas kapal sehingga alat-alat navigasi yang sifatnya harus diperbaharui jadi terkendala dan berakibat pada menurunnya minat dari kru untuk bekerja secara optimal.

5. PENUTUP

a. Simpulan

1. Pelaksanaan dinas Jaga di MV. Platamon, telah di laksanakan namun masih perlu kedisiplinan dalam memenuhi standar prosedur yang berlaku diatas kapal.
2. Pemahaman dari para awak kapal khususnya bagian dek terhadap aturan jaga dan jam kerja harian serta aturan jam istirahat yang sesuai dengan *STCW 1978 Chapter VIII*. Seperti yang diketahui *rest hour* dan *work hour* sangat penting untuk diperhatikan demi menunjang pelaksanaan dinas jaga yang efektif. Pelaksanaan dinas jaga laut juga harus dilaksanakan sesuai dengan *COLREG 1972* agar dapat mencegah terjadinya bahaya tubrukan

b. Saran

1. sebaiknya *senior officer*/Master memimpin dengan memberi contoh, memimpin dengan memberi contoh serta menciptakan suasana kerja yang baik.
2. Jadwal tugas yang telah ditetapkan harus dilaksanakan secara disiplin agar petugas jaga tidak kehilangan hak istirahat.
3. Untuk menavigasi kapal dengan aman, Officer/Master harus mengetahui dan mematuhi peraturan nasional (hukum) dan internasional (*COLREG 1972* dan *STCW 1978*) yang berlaku untuk pencegahan bahaya tubrukan.

6. DAFTAR PUSTAKA

- [1]. AMSA, 2012. *Watchkeeping Standards* (Including 2010 Manila Amendments). Australia: Canberra ACT.
- [2]. E.W.Menikome, 2008. *Seri Buku Pelaut Tugas Jaga (Watch Keeping)* Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- [3]. Embarkment, Albert, 2004. *SOLAS (Consolidated Edition 2004)*, London : International Maritime Organization.
- [4]. Makmur.(2012). *Dinas Jaga P2TL (Peraturan Pencegahan Tubrukan Di Laut)*. Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.
- [5]. Moses. (2011).*STCW 2 010 Amandemen dari konvensi STCW 1978 telah disahkan(online)*.<http://www.maritimeworld.web.id/2011/01/stcw-2010-amandemen-dari-konvensi-stcw.html>. Diakses Pada Tanggal 27 Desember 2020
- [6]. Saputra, A. M. P., Syamsiah, S., & Limbong, S. (2020). Analisis Clearance In And Out Kapal Pada Pt. Pertamina Marine Makassar. *Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda*, 4(2), 1-13.