

PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU TANJUNG PERAK SURABAYA

Capt Pantjadjatmika R, S. E., M.M., M.Mar

Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Malahayati Jakarta

Alamat: Marunda, Cilincing, Jakarta Utara, Daerah Khusus Jakarta 14150

Korespondensi penulis: nurachmadjabrialsmmm@gmail.com

ABSTAK: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana peranan pemanduan kapal di perairan wajib pandu tanjung perak Surabaya. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu nakhoda dalam mengolah gerak kapal agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar, sedangkan Pandu sesuai yang terdapat pada Undang Undang Pe;ayaran no 17 tahun 2008, mempunyai definisi sbb Pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan pemanduan. Pandu sebagai perpanjangan tangan dari syahbandar dibidang keselamatan pelayaran maka yang menjadi prioritas utamanya adalah faktor keselamatan pelayaran. Sedangkan perusahaan dalam hal ini adalah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) berorientasi pada profit (Profit Oriented). Dengan melihat fungsi pandu yang dominan untuk membantu olah gerak kapal, sehingga kapal dapat sandar atau lepas dari dock, jestler, dermaga, jetty, pelampung atau yang lainnya yang memerlukan seorang pandu dapat dilaksanakan dengan aman, lancar dan terkendali. Untuk itu melalui penelitian ini akan diketahui seberapa besarkan peranan pemanduan kapal dalam upaya mengurangi resiko kecelakaan kapal di peraian wajib pandu tanjung perak Surabaya.

Kata Kunci : *Pandu, Pemanduan keselamatan Pelayaran..*

PENDAHULUAN

Perkembangan dunia pelayaran serta ilmu pengetahuan dan ilmu teknologi sangat pesat dan mendasar sehingga dapat mempengaruhi segala tipe kapal dengan peralatan yang modern khususnya kapal-kapal baru yang memerlukan penanganan khusus yang harus menyeret sumber daya manusia untuk terampil menangani hal tersebut khususnya dalam bidang pemberian Advice terhadap Nakhoda.

PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU TANJUNG PERAK SURABAYA

Disamping melibatkan sumber daya manusia yang tak kalah pentingnya juga penggunaan sarana bantu pemanduan yang melibatkan kapal-kapal tunda, motor pandu, kapal kepil serta sarana komunikasi yang dalam kegiatannya mengalami permasalahan baik dalam segi operasional maupun finansialnya.

Pemanduan kapal adalah salah satu segmen usaha kepelabuhanan yang berada di Divisi pelayanan kapal dengan mengedepankan jasa yang sangat strategis yaitu melayani kapal Stake Holder sejak kapal tiba atau sebaliknya untuk kegiatan lepas sandar, berlabuh di wilayah pelabuhan, dan itu memerlukan petunjuk teknis dan nautis dari petugas pandu demi tercapainya keselamatan pelayaran dari inner ke outer daerah wajib pandu.

Dalam hal menyikapi dan menindak lanjuti era globalisasi saat ini dan yang akan datang serta untuk mempertahankan sertifikat ISO 9002, maka untuk memenuhi kriteria pelabuhan yang berkelas dunia, pelayanan jasa kepelabuhan di Tanjung Perak terus membenahi diri, termasuk penerapan ISPS CODE dan terhadap PFSO meningkatkan pelayanan jasa kapal tersebut khususnya pelayanan jasa pemanduan.

Didalam pelaksanaan pemanduan terdapat 2 (dua) misi yaitu :

- 1) Misi Keselamatan Pelayaran
- 2) Misi Perusahaan

Pandu sebagai perpanjangan tangan dari syahbandar dibidang keselamatan pelayaran maka yang menjadi prioritas utamanya adalah faktor keselamatan pelayaran. Sedangkan perusahaan dalam hal ini adalah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) berorientasi pada profit (Profit Oriented).

METODE PENELITIAN

Untuk memudahkan pemahaman dalam pembahasan makalah ini, maka penulis membuat beberapa metode pendekatan antara lain:

1. Studi pendekatan teoritis
 - a. Studi pendekatan teoritis penulis selalu mengambil referensi yang ada PT. Pelabuhan Indonesia III (persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya.
 - b. KM 24 Tahun 2002 Tentang Kepanduan dan Prosedure tetap yang dikeluarkan Adpel Tanjung Perak,

- c. Daftar pustaka yang berupa referensi terdiri dari literatur buku-buku dan peraturan-peraturan yang terkait dengan masalah pemanduan Kapal dan Perundangnundangan yang berlaku, termasuk tentang istilah-istilah yang ada antara lain :
- a) Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu nakhoda dalam mengolah gerak kapal agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar
 - b) Penundaan kapal adalah bagian dari sarana pendukung pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak untuk bertambat ke atau untuk melepas dari dermaga, jetty, pelampung, dolphin dan fasilitas lainnya dengan menggunakan kapal tunda.
 - c) Perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan pelayaran dengan batas- batas tertentu yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Pemanduan bagi kapal berukuran tonase kotor GT 500 atau lebih.
 - d) Perairan Pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak diwajibkan pemanduan.
 - e) Pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan pemanduan.
 - f) Pandu laut adalah seorang pandu yang bertugas membawa kapal masuk dari ambang luar melalui alur pelayaran sampai ke pelabuhan.
 - g) Pandu Bandar adalah seorang pandu yang bertugas menyandarkan, melepaskan kapal dari ke dermaga, jetty, pelampung, dan fasilitas lainnya
 - h) Tugas pandu adalah membantu nakhoda dalam membawa kapal kedalam wilayah pelabuhan dengan aman dan selamat.
 - i) Superintenden pemanduan adalah pejabat pelaksana fungsi keselamatan pelayaran atau kepala pelabuhan yang berwenang melakukan pengawasan keselamatan dan ketertiban serta kelancaran pelaksanaan pemanduan, yang ditunjuk sebagai superintenden adalah Administrator Pelabuhan (Adpel), Kepala Pelabuhan (Keppel) perairan wajib pandu. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, atau energi lainnya ditarik atau ditunda termasuk yang daya dukung dinamis kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bagian terapung yang tidak berpindah-pidah.

**PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI
RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU
TANJUNG PERAK SURABAYA**

Ayat 1:

- j) Sarana bantu pemanduan adalah alat yang secara langsung digunakan untuk membantu pandu dalam melakukan tugas-tugas pemanduan.
- k) Rede adalah tempat berlabuh, jangkar di perairan Bandar.
- l) Outer Bar atau Ambang luar adalah tempat berlabuh jangkar kapal menunggu pandu untuk masuk pelabuhan.
- m) Sertifikat Pandu adalah surat yang harus ditandatangani oleh nahkoda yang berisi data-data kapalnya dan yang telah dilakukan pemanduan. Berikut Undang-Undang pelayaran yang dipakai dalam makalah ini :

Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang pelayaran kapal Undang-Undang No 21 tahun 1992 tentang pelayaran pasal 16:

“Untuk kepentingan keselamatan pelayaran pada daerah pelayaran tertentu ditetapkan sebagai daerah wajib pandu / perairan pandu luar biasa” (KM nomor 24 tahun 2002 tentang Perairan wajib pandu).

Ayat 2:

“Pelayaran pemanduan dilaksanakan oleh petugas yang telah memenuhi persyaratan, kesehatan, kecakapan, serta pendidikan dan pelatihan”. (KM nomor 24 tahun 2002 tentang Perairan wajib pandu)

Ayat 3:

“Pemanduan terhadap kapal tidak mengurangi wewenang dan tanggung jawab nahkoda atau pemimpin kapal”. (KM nomor 24 tahun 2002 tentang Perairan wajib pandu)

Penjelasan Undang-undang Pelayaran Nomor 21 Tahun 1992 Pasal 16 : Penjelasan ayat 1 :

- a. Disebutkan yang dimaksud dengan perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal yang berukuran isi kotor tertentu.
- b. Pandu perairan luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan. Penetapan perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa bertitik tolak pada kondisi perairan yang bersangkutan yang dinilai berdasarkan pada kriteria aspek yang dapat mempengaruhi keselamatan pelayaran, gempa, kondisi cuaca, kondisi arus,

rintangan alam lainnya dan kondisi kepadatan lalu lintas kapal yang menuju suatu daerah pelabuhan.

Penjelasan ayat 2 :

Pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan pemanduan.

Penjelasan ayat 3 :

- a. Pelayanan Pandu Diatas Kapal Merupakan Bantuan Kepada Nakhoda Atau Pemimpin Kapal Untuk Dapat Mengambil Tindakan Yang Tepat Dalam Rangka Menjamin Keselamatan Berlayar, Keputusan Akhir Tetap Berada Ditangan Nakhoda
- b. Petugas pandu bertanggung jawab atas pelaksanaan tugas pemanduan sehingga apabila melakukan kesalahan dalam tugas dapat diambil tindakan administratif.

2. Studi Pendekatan Praktis

Kronologis dan Wawancara terhadap pandu yang masih bertugas maupun pensiunan pandu di Lingkung wilayah Pemanduan Tanjung Perak Surabaya.

Fakta

Dalam penulisan ini adalah sesuatu yang terjadi saat ini yang menyebabkan terjadinya kecelakaan di alur pelayaran dan kolam pelabuhan baik itu tikungan tajam, adanya nelayan tebar jaring, keterlambatan motor pandu maupun pandu memberikan nasehat untuk mengambil keputusan sebagai tindakan nakhoda yang tidak tepat dalam menyikapi situasi yang kritis walaupun banyak kapal dengan kondisi mesin yang kurang memadai karena usia kapal sudah tua dan alasan-alasan tertentu sehingga nakhoda dan pandu di paksakan untuk berlayar, apalagi Radio kapal masih dalam perbaikan sehingga kapal berlayar sulit berkomunikasi dengan baik terhadap kapal-kapal lain dialur maupun kolam pelabuhan Surabaya. dan kecelakaan pun terjadi dengan perumpamaan miskomunikasi, belum lagi adanya Pipa Gas Codeco yang melintang di alur kabel PLN untuk ke pulau Madura dan sementara di kolam pelabuhan Zona labuh tidak cukup dari kunjungan kapal.

Sebagai akibat dari kecelakaan tersebut penulis berikan beberapa contoh kronologis

PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU TANJUNG PERAK SURABAYA

kecelakaan yaitu kecelakaan yang terjadi dari Mt. Pegaden (Tahun 2009) Kapal tersebut Kandas, MV. Tanto kita (Tahun 2009) kapal tersebut tenggelam, MV. KTC I (Tahun 2008) Menabrak12 Dermaga ICT.

Tempat dan Waktu Penelitian

1. Tempat Penelitian

Tempat penelitian adalah PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Tanjung Perak Surabaya di Alur dan Kolam APBS.

2. Waktu Penelitian

Waktu penelitian berlangsung sejak bulan Agustus 2009 sampai dengan bulan Desember 2009. Penulis sebagai petugas pandu dan juga sebagai pengatur pemanduan Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Obyek Penelitian

Dari uraian fakta-fakta diatas terdapat beberapa pokok obyek peneliti akan dibahas dan diperhatikan, yaitu :

3. Alur sempit dangkal dan tikungan tajam

Faktor alur sempit dan tikungan tajam adalah faktor alam. Ini berarti peneliti atau penulis tidak dapat berbuat banyak selain mengatakan bahwa alur yang ada seperti itu adalah faktor alam. Sekilas muara alur yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan alur adalah area antara *bouy* lima sampai *bouy* tujuh dimana melalui tikungan tajam di *bouy* dua. Lebar alur 100 meter, kedalaman pada air surut terendah 8,5 meter.

4. Banyak nelayan di alur

Banyak nelayan melakukan aktifitas di alur perairan seperti menebar dan menarik jaring membuat navigator kesulitan dalam menempatkan posisi kapal pada tengah-tengah lebar alur. Navigator dihadapkan pada pilihan yang sulit. Terjadi kecelakaan kapal kandas, kecelakaan tubrukan antar kapal, atau situasi mendekati berpapasan atau menubruk nelayan yang sedang melakukan aktifitas.

5. Keterlambatan motor pandu mengantar pandu ke kapal

Sarana bantu yang mengantar pandu menuju kapal adalah motor pandu.

Keterlambatan motor pandu karena kecepatan motor pandu yang tidak memadai ataupun

karena faktor sumber daya manusianya menjadi penyebab terjadinya kecelakaan di alur akibat kapal terlanjur masuk alur, pandu MUM berada diatas kapal.

6. Nakhoda dengan pandu sebagai penasehat mengambil tindakan tidak tepat

Tindakan yang salah atau tidak tepat dalam menghadapi situasi atau kondisi yang sulit dialur dapat berakibat fatal. Kecelakaan di sepanjang alur baik di alur, tempat berlabuh, atau pada saat proses sandar atau lepas, lebih banyak disebabkan oleh faktor manusia.

7. Mesin kapal kurang memadai

Keadaan mesin kapal yang tidak manual atau kurang memadai tetapi dipaksakan untuk berlayar membuat navigator di atas kapal mengalami kesulitan dalam bernavigasi. Pada saat- saat tertentu, navigator dipaksa oleh suatu keadaan dimana harus melakukan tindakan darurat yang membahayakan keselamatan kapal sendiri atau bahkan membahayakan kapal-kapal lain yang berada di sekitarnya.

8. Radio kapal rusak sulit berkomunikasi

Masih banyak kapal-kapal yang radionya dalam kondisi rusak atau dalam perbaikan pada saat kapal sedang berlayar, radio yang rusak sulit untuk berkomunikasi dengan kapal-kapal lain. Pada saat berlayar melayari alur, hal ini membahayakan kapal sendiri dan kapal lain yang berada di sekitarnya karena tidak dapat terjalin komunikasi yang baik. Tindakan dengan menggunakan alat yang lain seperti suling, tidak efektif dan tidak bisa menggantikan peran radio untuk berkomunikasi.

9. Pipa gas kodeco

Pipa gas yang di pasang di alur pelayaran barat Surabaya membuat semua instansi, pengguna jasa, awak kapal, dan pandu sangatlah cemas karena jika terjadi tubrukan terhadap pipa di bawah air yang diakibatkan oleh jangkar, kapal tenggelam, kapal kandas

akan mengalami kebakaran yang sangat hebat serta pendangkalan alur yang sangat cepat serta sempitnya alur.

10. Kabel laut PLN

Kabel yang terpasang di laut menghubungkan antara Gresik dan Madura sangatlah baik untuk Madura, sedangkan untuk di alur maupun kolam pelabuhan Surabaya

PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU TANJUNG PERAK SURABAYA

mengalami kelemahan pada Zona labuh contoh kapal penumpang Kirana 3 yang jangkarnya menyangkut kabel dasar laut PLN yang mengakibatkan kerugian disemua pihak.

11. Zona labuh

Zona labuh adalah suatu tempat/zona dimana kapal yang berkunjung di suatu pelabuhan berlabuh dengan aman dan mendapatkan pelayanan sistem prosedur pelabuhan untuk menunggu bertambat maupun muatan termasuk didalamnya dokumen-dokumen yang telah mati, namun saat ini zona labuh dimaksud jumlahnya sangat sedikit dibandingkan kunjungan kapal yang datang ke pelabuhan Surabaya.

12. Pengawasan Adpel

Pada dasarnya pengawasan Adpel adalah seorang petugas-petugas yang ditunjuk untuk melakukan pengawasan di semua lini alur pelayaran/ zona pelayaran yang sebagai bahan evaluasi untuk informasi keselamatan pelayaran (protap adpel).

Untuk memilih prioritas atau masalah dominan kita gunakan analisa USG yaitu:

- U (Urgency) Masalah yang apabila tidak segera diatasi akan berakibat fatal dalam jangka panjang.
- S (Seriousness) Masalah yang apabila terlambat diatasi akan berdampak fatal terhadap kegiatan tetapi berpengaruh pada jangka pendek.
- G (Growth) Masalah potensial untuk tumbuh dan berkembang masalah dalam dan timbul masalah baru dalam jangka panjang.

Metode Teknik Analisis U S G merupakan salah satu cara untuk menetapkan urutan masalah tersebut menjadi besar, (*Teknik analisis USG, pada hal 8, modul pelatihan dan pendidikan, LAN, 2008*), prioritas masalah dengan menggunakan metode teknik scoring, dimana proses untuk metode teknik analisis U S G dilaksanakan dengan memperhatikan Urgensi masalah yang terjadi, dan keseriusan masalah yang dihadapi, serta kemungkinan berkembangnya membahayakan system atau tidak.

Metode teknik analisis tersebut pengertiannya dapat dijelaskan sebagai berikut :

- U (Urgency/Urgensi) masalah tersebut dapat dilihat dari terjadinya, waktunya mendesak atau tidak masalah tersebut untuk segera diselesaikan.

- Sriousness/ tingkat keseriusan dari masalah yakni dengan melihat dampak masalah tersebut terhadap produktifitas kerja, berpengaruh terhadap keberhasilan,.
- Growth/ tingkat perkembangan masalah, yakni apakah masalah tersebut akan dapat berkembang sedemikian rupa sehingga sulit untuk dicegah.

Penggunaan metode teknik analisis U S G dalam penentuan prioritas masalah dilaksanakan apabila pikiran pemecahan masalah telah siap dalam mengatasi masalah yang ada, serta hal yang sangat dipentingkan adalah aspek yang ada dimasyarakat dan aspek dari masalah itu sendiri.

REFERENSI DAFTAR PUSTAKA METODE ANALISIS USG

1. Teknik Analisis USG, pada halaman 8, Modul Pendidikan dan Pelatihan kepemimpinan, tingkat III, LAN (Lembaga Administrasi Negara, 2008, Jakarta)
2. Pedoman penggunaan teknik analisis USG, pada hal 23, buku pedomanan pembuatan makalah Badan Pendidikan dan pelatihan penyegaran Ilmu Pelayaran (BP3IP), 2008, Jakarta.

PROSES PENENTUAN MASALAH MELALUI USG

No.	Masalah	Analisis Perbandingan	U	S	G	Nilai				Prioritas
						U	S	G	T	
A.	Alur sempit, dangkal dan tikungan tajam	A-B	A	A	B	6	3	3	12	II
		A-C	C	C	C					
		A-D	A	D	D					
		A-E	A	E	E					
		A-F	A	F	F					
		A-G	A	A	G					
		A-H	A	A	H					
		A-I	I	I	A					
		A-J	J	J	A					
B.	Banyaknya nelayan di alur	B-C	B	B	C	4	4	2	10	IV
		B-D	B	B	D					
		B-E	B	B	R					
		B-F	B	B	B					
		B-G	G	G	G					
		B-H	H	H	B					
		B-I	I	I	I					
		B-J	J	J	J					

C.	Keterlambatan motor pandu mengantar motor pandu ke kapal	C-D C-E C-F C-G C-H C-I C-J	C C C G H C J	D C C C H C J	D E F C C I J	4	4	2	10	III
D.	Nahkoda dengan pandu sebagai penasehat mengambil tindakan tidak tepat	D-E D-F D-G D-H D-I D-J	D D D D I J	D D D D I J	D D G H D D	4	4	4	12	I
E.	Mesin kapal kurang memadai	E-F E-G E-H E-I E-J	E E E I J	E E E I J	F G H E E	3	3	2	8	V
F.	Radio kapal rusak sulit Berkomunikasi	F-G F-H F-I F-J	F F I J	G F I F	G G I J	2	2	1	5	VI
G.	Pipa Gas Kodeco	G-H G-I G-J	G I G	G I J	H G J	2	1	1	4	VII
H.	Kabel Laut PLN	H-I H-J	H J	I J	I H	1	-	1	6	IX
I.	Zona labuh	I-J	I	I	I	1	-	1	6	VIII
J.	Pengawasan Adpel	j-	i	-	-	-	1	-	-	X

Dari hasil analisis *ugency*, *seriousness* and *growth* dapat diketahui bahwa masalah setelah diproses yang menempati prioritas pertama untuk segera diatasi adalah "Nahkoda dengan Pandu sebagai Penasehat mengambil tindakan tidak tepat".

ANALISA PERMASALAHAN

Analisa Penyebab

Kesalahan manusia adalah penyebab terbanyak terjadi kecelakaan di alur Tanggung

jawab tetap pada nahkoda, tetapi nahkoda di perairan wajib pandu didampingi oleh pandu selaku penasehat nahkoda

Langkah awal untuk mendapatkan calon pandu yang layak adalah memastikan bahwa yang berhasil lolos seleksi penerimaan pandu adalah orang yang tepat untuk bertugas sebagai pandu. Pandu adalah profesi khusus dan memerlukan kekhususan tersendiri dalam mengelola sumber daya manusianya sejak awal. Penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan-kecelakaan kapal sering disebabkan oleh kesalahan orang yang sama di waktu yang berbeda. Permasalahan dan awal berkelanjutan pengaruhnya dimasa yang akan datang.

1. Personil pandu kurang istirahat sehingga kondisi fisik kelelahan

Fisik yang lemah, insting berkurang, emosi menguat, logika berpikir kurang dan lepas kontrol. Hal ini tidak efektif dalam merespon situasi darurat sehingga berpengaruh dalam menyikapi suatu keadaan.

Dari identifikasi masalah-masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, penulis mengutarakan analisis masalah berdasarkan pengalaman yang didapat selama bekerja di lapangan, maka prioritas dari masalah yang dipilih adalah upaya mengurangi kecelakaan olah gerak kapal di perairan dan kolam pelabuhan Surabaya. Untuk itu maka penulis mengemukakan tata cara mencari pandu yang baik sebagai pemenuhan standar pandu yang ada di pelabuhan Surabaya.

2. Pendidikan dan pelatihan masih belum memenuhi standar pemerintah maupun IMO.

Peningkatan ketrampilan melalui pendidikan dan latihan belum sampai menyentuh seluruh personil pemanduan baik pandu maupun awak kapal tunda, kapal pandu dan kapal kepil Berikut adalah para pandu yang berijasah sampai saat ini di pelabuhan Surabaya adalah ANT-1 sebanyak 8 (delapan) orang

- a. ANT-II sebanyak 33 (tiga puluh tiga) orang
- b. ANT-III sebanyak 12 (dua belas) orang

Dengan didukung data diatas seorang pandu bukan saja harus memiliki kompetensi yang tinggi tetapi dengan pengetahuan dan keterampilan yang memadai pandu akan dapat bersaing dengan para nahkoda di kapal yang minimal memiliki kompetensi yang tinggi.

Pendidikan dan pelatihan disini sebaiknya diberikan kepada seluruh personil

PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU TANJUNG PERAK SURABAYA

pemanduan yang diharapkan dapat meningkatkan profesionalisme kerja sehingga dapat memberikan pelayanan pemanduan yang semaksimal mungkin, dan juga khususnya untuk nakhoda dan perwira kapal tunda diharuskan mendapatkan pelatihan antara lain seperti *ship manouvering simulator* sehingga nakhoda dan perwira kapal tunda bisa menguasai olah gerak kapal.

Dalam melaksanakan tugas dan tanggung jawab penundaan untuk membantu pandu dalam penyandaran kapal sehingga pelayanan dapat terlaksana dengan baik. Demikian dimasa datang dengan mengikuti dinamika perkembangan pelayaran hal ini tetap menjadikan kebutuhan pokok untuk terciptanya pelayanan yang lebih baik.

3. Kemauan dan kerja individu maupun kelompok yang berada di lingkungan divisi kepanduan khususnya tenaga lapangan sangat mempengaruhi kesuksesan tugas.

Namun sejauh ini etos kerja dan motivasi kerja karyawan hendaklah dibarengi dengan kejujuran dan dalam hati yang paling dalam ada niat yang baik.

Inilah tugas sebagai kewajiban yang telah dibebankan dan pada akhirnya bisa membawa kebahagiaan dan kebanggaan. Juga untuk harapan diri, keluarga bangsa dan negara.

4. Persyaratan pada penerimaan pandu dari minimal berijazah ANT-III menjadi ANT-I seperti yang terdapat di negara tetangga Philipina, yang mengharuskan seorang menjadi pandu minimal berijazah master dengan pengalaman minimal lima tahun.

Berdasarkan pengalaman ini kalau sudah menjadi pandu benar-benar memahami karakter kapal dan segera dapat mengatasi keadaan sehingga hal-hal yang tidak diinginkan dapat dihindari minimal dapat dikurangi untuk di Indonesia seorang pandu yang bersertifikat master, apalagi yang sudah berpengalaman minimal lima tahun sulit sekali. Oleh sebab itu diharapkan kepada para pelaut nautis terutama para nakhoda kapal yang berpengalaman bilamana berminat menjadi seorang pandu, selayaknya diberi gaji - pendapatan yang lebih baik dengan standar ijasahnya.

Dengan melihat fungsi pandu yang dominan untuk membantu olah gerak kapal, sehingga kapal dapat sandar atau lepas dari dock, jestler, dermaga, jetty, pelampung atau yang lainnya yang memerlukan seorang pandu dapat dilaksanakan dengan aman, lancar

dan terkendali. Sehingga secara tidak langsung dapat membantu nakhoda kapal mengurangi beban mental apabila kapal sudah selesai berolah gerak dengan aman, lancar, dan terkendali serta semua kendala yang timbul dapat diatasi dengan baik, rasa puas pun dan senyum nakhoda akan tampak dan memberikan ucapan terima kasih kepada pandu yang telah berhasil membantu mengolah gerakannya. Tetapi sebaliknya apabila terjadi kendala yang tidak dapat diatasi akan terjadi ketegangan-ketegangan khawatir jantung akan berdebar cepat hal ini juga dapat dialami oleh pandu yang sedang memandu kapal maupun nakhoda kapal penanggung jawab keselamatan kapal-kapalnya.

Apabila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan akan terjadi kesibukan karena akan melibatkan pihak penguasa pelabuhan dan pengelola pelabuhan dan tentunya akan membuat laporan secara tertulis ataupun lisan baik pada penguasa pelabuhan maupun kepada pengelola pelabuhan serta pemilik kapal, perusahaan pelayaran dan asuransi. Apabila seorang pandu mengalami kejadian yang tidak diinginkan maka akan timbul perasaan antara lain :

- a. Selalu diikuti perasaan was-was apabila menemui kendala
- b. Ucapan atau perintah yang disampaikan kurang jelas
- c. Prestasi akan menurun yang disebabkan oleh lingkungan pekerjaan dan lingkungan sekitarnya.

5. Pengawasan kapal yang harus memenuhi persyaratan kompetensi.

Sistem jaga masih menggunakan jaga shift sehingga apabila ada order untuk suatu tugas awak kapal tidak siap bertugas atau sering terlambat dikarenakan tidak ada jadwal jaga yang tetap yang diberlakukan, sehingga pada saat diperlukan sering terlambat.

Kurang kesiapannya kapal tunda yang dimiliki untuk kapal-kapal dengan panjang tertentu yang harus menggunakan dua tunda atau lebih sesuai peraturan yang ditetapkan apabila kapal panjang lebih dari atau sama dengan seratus harus menggunakan dua tunda sementara tunda yang siap operasi kadang tidak mencukupi.

Sehubungan dengan tugas-tugas awak kapal hendaklah terms ditingkatkan dengan memberlakukan peraturan yang tetap, dan tanggung jawab yang tinggi dengan cara mengikuti diklat kompetensi profesi kepelautan.

6. Tidak adanya perawatan sarana bantu pemanduan sehingga sering rusak

PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU TANJUNG PERAK SURABAYA

Dengan keterbatasan sarana bantu pemanduan seperti kapal tunda, kapal pandu dan kapal kepil yang ada tetap dioptimalkan penggunaannya, namun karena tidak adanya perawatan dari SDM yang ada maka kerusakan sarana bantu pemanduan tidak dapat dihindari. Perencanaan perawatan yang efektif adalah sistem permintaan pekerjaan yang lengkap dan mencakup seluruh pekerjaan dan sistem pencatatan waktu kegiatan yang menunjukkan lama waktu kerja untuk setiap work order serta control material sangat dibutuhkan. Perawatan-perawatan seringkali dilakukan pada saat kerusakan saja tetapi perencanaan perawatan tidak dilaksanakan dengan baik sehingga sarana bantu pemanduan yang ada oleh sebab itu sarana bantu pemanduan yang rusak tidak dapat meningkatkan produktifitas pemanduan. Dengan pengurangan produksi pemanduan berakibat pula mengurangi pendapatan yang sangat berpengaruh terhadap performance / citra perusahaan.

PEMECAHAN MASALAH

1. Melaksanakan Pendidikan dan Latihan Sesuai dengan Standar IMO

Bahan peningkatan pendidikan dan pelatihan untuk meningkatkan kualitas SDM dalam rangka menunjang operasional pelayanan pemanduan kapal khususnya di Pelabuhan Semarang selaras dengan perkembangan ilmu dan teknologi yang pesat dan mendasar pada bidang pelayaran.

SCTW 95 memandang perlunya sebuah komponen kepelautan untuk terus meningkatkan profesi pelaut melalui diklat kompetensi / profesi pelaut. Dengan banyaknya keterampilan pelaut terhadap manajemen PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III memberikan kemudahan baik waktu maupun biaya.

Adapun yang perlu diikuti oleh para pandu dan awak kapal meliputi :

- a. Basic Safety Training (BST)
- b. Ship Handling
- c. Pelayanan Prima
- d. IPP 1 and IPP 2
- e. Morning Master

Mengacu pada Standard Training Certificate of Watch Keeping for Seafarer 1995. Untuk itu hendaklah Sumber Daya Manusia dapat memenuhi Standar International melalui cara sebagai berikut :

- a. Melihat basic seorang pandu adalah pelaut nautis yang berijasah ANT III yang sudah berpengalaman minimal empat tahun sebagai perwira di kapal. Sehingga untuk lebih meningkatkan seorang pandu ke jabatan structural bidang pemanduan pada pelabuhan Surabaya harus berijasah ANT III yang mana pandu tersebut sudah berpengalaman menjadi pandu di pelabuhan lain sebagai pandu Bandar dan dapat menguasai bahasa Inggris serta berwawasan luas dan berpola pikir kedepan.
- b. Diharuskan kepada para pandu laut maupun Bandar di pelabuhan Surabaya minimal setiap enam bulan sekali Pihak manajemen memberikan kesempatan check up yang berguna untuk menunjang dan menjamin Kesehatan para pandu yang bekerja di Lapangan sehingga dalam melaksanakan tugasnya dalam Keadaan sehat (fitness care).
- c. Mentalitas seorang pandu juga yang didasarkan dengan motivasi ibadah dengan cara membeikan bimbingan dan pembinaan mental yang baik disertai dengan hati dan semangat yang tinggi sehingga akan tercipta hasil yang baik pula dan peningkatan pelayanan kapal di pelabuhan Surabaya dapat memberikan kepuasan bagi pelanggan (customer) atau pengguna jasa kepelabuhan (Stake holder)
- d. Penerimaan untuk menjadi seorang pandu haruslah dilakukan secara selektif mengingat kapal yang dipandu mempunyai nilai yang tinggi, baik dari harga kapal beserta muatan yang dibawa. Syarat-syarat penerimaan sebaiknya diadakanPerubahan-perubahan apabila terjadi kekurangan pandu yang melamar tidak perlu dipaksakan penerimaannya tetapi perlu diperhatikan kesejahteraannya setelah menjadi pandu sehingga menimbulkan minas bagi pelaut untuk menjadi seorang pandu.
- e. Untuk menunjang agar para pandu dalam mengerjakan tugas dan mempunyai rasa tanggung jawab yang tinggi dan jika pandu tersebut melakukan pelanggaran haruslah diberi sanksi-sanksi sesuai dengan Peraturan-peraturan internal maupun eksternal baik dari perusahaan maupun administrator pelabuhan selaku pengawas pemanduan yang berlaku, dan sanksi tersebut haruslah benar-benar dilaksanakan sebagaimana mestinya.

PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU TANJUNG PERAK SURABAYA

2. Pelatihan Berkelanjutan

Dalam masa pendidikan dan pelatihan seharusnya sudah mengenal profesi nantinya sistem dan profesi pandu. Praktek dilapangan dan dengan menggunakan simulator harus sudah dikuasai selama dalam pendidikan, calon pandu harus sudah diperkenalkan dengan budaya, pengenalan, pengetahuan, pelatihan keterampilan dan pendidikan profesional. Dalam masa pendidikan dan pelatihan awal, bila diketahui calon pandu tidak ada bakat dan sifat bawaan untuk bekerja sebagai pandu agar segera dialihkan ke bagian lain atau bidang lain untuk tujuan keselamatan dalam jangka panjang.

Bakat dan sifat bawaan ditunjukkan dengan hasil pendidikan dan pelatihan yang tepat dalam waktu singkat didukung oleh pengalaman individu masing- masing mampu menjadi pandu siap pakai setelah menyelesaikan pendidikan. Bagi pandu yang telah menjalankan tugas untuk jangka waktu tertentu harus dilakukan program penyegaran secara berkelanjutan untuk mengikuti perkembangan teknologi, peraturan dan kebijakan-kebijakan terbaru serta hal-hal lain yang berkaitan dengan profesi pandu.

Hal ini berkaitan dengan pembinaan pemanduan dan harus dalam pemantauan pengawas pemanduan kecerdasan dan pengetahuan merupakan kebutuhan pokok seorang pandu dalam melaksanakan tugas kesehariannya disamping pengetahuan tentang bernavigasi, berolah gerak dan mengerti peraturan keselamatan. Dalam sistem pemanduan modern pandu adalah seorang manager operasional berisiko tinggi mengikuti pergerakan langsung di kapal selama fase paling berbahaya pada pelayaran dengan menyusun suatu kerjasama dari tim anjungan, menggunakan peralatan-peralatan yang tersedia dan mengkoordinasikan dalam pelayanan di pelabuhan. Hasil pendidikan akan penyegaran bagi pandu secara berkelanjutan untuk lebih mendalami dalam hal pengetahuan, manajemen resiko perlindungan terhadap infrastruktur pelabuhan dan lingkungan serta kecakapan dalam berolah gerak kapal.

3. Mengadakan kerjasama Dengan Negara-Negara Tetangga

Mengadakan kerjasama dengan negara tetangga yang mempunyai metode-rnetode pemanduan yang strategis, mengadakan study banding dan gilirannya seterusnya agar para pandu dapat mengetahui perkembangan pengetahuan pemanduan yang diterapkan di negara tetangga. Dengan adanya sistem yang sama dengan negara pantai atau Negara pelabuhan akan

membawa Indonesia sejajar dan mengikuti perkembangan-perkembangan pemanduan yang saat ini semakin baik khususnya di negara-negara berkembang supaya tidak begitu jauh perbedaannya dalam melayani pemanduan kapal-kapal asing.

4. Meningkatkan Mentalitas SDM

Meningkatkan kemauan kerja keras dan niat baik individu guna mendukung kesuksesan pelayaran yang aman, cepat, efisien, dan selamat perlu diambil suatu cara antara lain :

- a. Memberikan briefing penyegaran baik pandu, awak kapal dan tenaga staf kepanduan
- b. Mengadakan bimbingan mental paling tidak 1 bulan satu kali agar karyawan bisa melihat diri sendiri untuk mengadakan koreksi, merubah pola hidup yang kurang baik, menjadi lebih baik lagi.
- c. Memberikan insentif sesuai dengan hasil karya melalui Penilaian karya Pegawai (PKP)
- d. Memberikan promosi atas apresiasi
- e. Memutasikan karyawan untuk menghilangkan kejenuhan
- f. Memberikan sanksi atau somasi kepada karyawan yang memang sudah tidak bisa lagi diharapkan sehingga manajemen bisa berkompetisi menghadapi perkembangan dunia

5. Penugasan Nakhoda di Kapal-kapal Tunda Pemanduan

Penempatan yang profesional bagi kapal, manajemen SDM dan umum harus dengan tepat dalam penugasan seorang nakhoda pada armada pemanduan dengan mempertimbangkan hal-hal dibawah ini :

- a. Mempunyai kewibawaan dan pengaruh yang tinggi dilingkungan kerjanya
- b. Mempunyai penilaian karya pegawai yang baik
- c. Mempunyai motivasi kerja yang baik
- d. Menjadi figure yang baik dan menjadi panutan
- e. Loyalitas dan disiplin yang baik
- f. Berijazah dan mempunyai persyaratan ketrampilan sesuai competency

Setelah menduduki jabatan sebagai nakhoda kapal-kapal di lingkungan operasional dan

PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU TANJUNG PERAK SURABAYA

penundaan pemanduan harus senantiasa berperilaku seperti antara lain :

- a. Mampu mengendalikan semua pekerjaan diatas kapal dan bertanggung jawab terhadap operasional dan akibat-akibatnya,
- b. Bermusyawarah memperhatikan keluhan ABK-nya
- c. Menjabarkan keinginan manajemen kepada seluruh anggota kapal
- d. Mengadakan pertemuan sebelum melaksanakan pekerjaan pada hari itu dengan sesuai Bridge Team Management
- e. Melaksanakan log book baik dek / mesin dan mencatatnya
- f. Menjaga dan merawat kapalnya sesuai dengan plan maintenance system (PMS)
- g. Membantu para pandu setiap dibutuhkan untuk assist tug
- h. Right Man On The Right Place

6. Mengganti dan atau Merawat Sarana Bantu Pemanduan Yang Rusak

Bagi kapal tunda yang sudah tidak dapat ikut bersaing dengan kapal-kapal tunda yang baru atau yang telah diperbarui peralatannya, sebaiknya diganti atau peralatan di up grade untuk menunjang kelancaran tugas.

Perawatan dan perbaikan untuk kapal-kapal yang sudah tua memerlukan biaya tinggi (high cost), sehingga bisa memakan biaya besar dan berkurang pendapatan yang ada. Performance untuk kapal-kapal yang tua membuat pengguna jasa ragu akan hasil kerjanya karena memang secara fisik dan secara teknologi sudah ketinggalan. Kesadaran terhadap pentingnya penghematan dan cara perawatan mesin yang baik disertai perawatan permukaan lambung dan propeller yang harus tetap halus sehingga dapat menekan biaya operasi yang semakin tinggi. Tahap-tahap kegiatan untuk perawatan yang efisien

- a. Pengukuran besar dan lama waktu kerja
- b. Perencanaan dan penjadwalan
- c. Training, metoda, lingkungan, penyiapan ketrampilan, peralatan kerja, pengetahuan dan kondisi , situasi kerja
- d. Peninjauan perawatan, pencegahan, penjadwalan awal pekerjaan yang selalu diulang

- e. Perawatan korektif, melakukan perancangan komponen peralatan berdasarkan pengalaman kerusakan.

Perawatan Berencana adalah perawatan yang disusun atau direncanakan untuk memperkecil kerusakan dengan beban kecil dan operation daya dengan harga murah.

Perawatan Insidental adalah perawatan yang membiarkan mesin bekerja sampai rusak dengan operation days kecil dan beban kerja besar dan harga mahal.

Supaya terciptanya perencanaan perawatan yang efektif adalah sistem permintaan pekerjaan yang lengkap dan mencakup seluruh pekerjaan dan sistem pencatatan waktu kegiatan yang menunjukkan lama waktu kerja untuk setiap work order serta control material sangat dibutuhkan.

Dengan adanya perawatan-perawatan diatas diharapkan sarana bantu pemanduan yang ada dapat meningkatkan produktivitas pemanduan.

Untuk itu standarisasi sarana bantu pemanduan kapal tunda, kapal pandu dan kapal kepil agar pengoperasian kapal tunda, kapal pandu dan kapal kepil terlaksana dengan cepat dan efisien serta selamat tidak terlepas dari sarana bantu pemanduan yang memadai, antara lain :

- a. Awak kapal baik kapal tunda, kapal pandu maupun kapal kepil memiliki sertitikat kemampuan sesuai yang direkomendasikan oleh badan dunia kemaritiman International
- b. Maritime Organization (IMO) dan juga memenuhi persyaratan sebagai berikut :
 - 1) Memiliki sertifikat kepelaotan Berbadan sehat baik jasmani maupun rohani
 - 2) Endorsement ijasah kepelaotan terakhir
 - 3) Memiliki sertitikat keterampilan dasar
 - 4) Memiliki sertifikat keterampilan khusus
- c. Perlengkapan ABK sesuai dengan standar keselamatan kerja
- d. Keadaan rancang bangun kapal tunda, kapal pandu dan kapal kepil menyesuaikan dinamika perkembangan pelabuhan yaitu *Tug Boat Konvensional* menjadi *Harbour Tug* dengan segala *towing equipment* yang memadai antara lain :
 - 1) *Towing Winch* bisa dioperasikan langsung dari Bridge kapal
 - 2) Pandangan dari Bridge minimal bisa 225 derajat secara horizon (SOLAS 74 Reg III/3:2)
 - 3) Permesinan kapal tunda, kapal pandu dengan datangnya *Tug Boat bant* yang rencananya

PERANAN PEMANDUAN KAPAL DALAM UPAYA MENGURANGI RESIKO KECELAKAAN KAPAL DI PERAIRAN WAJIB PANDU TANJUNG PERAK SURABAYA

pada bulan Desember realisasinya diharapkan memenuhi Persyaratan pemerintah dan lembaga-lembaga lainnya yang berkepentingan dengan aspek-aspek keselamatan, navigasi, pencegahan pencemaran lingkungan, pengukuran tonnase dan standar-standar perburuhan

- 4) Tali cadangan harus cukup mengingat di Pelabuhan Surabaya kadang-kadang cuaca dan keadaan laut tidak mendukung seperti *heavy sea conditions*
- 5) Perlengkapan kapal lainnya memenuhi standar IMO maupun SOLAS 1974 dan protocol tahun 1988
- 6) Perawatan dan pengedokkan kapal tunda disesuaikan dengan jadwal misalnya
: *Initiak Survey* yaitu adanya survey yang lengkap dari sistem dan alat keselamatan dan cara pelatihannya, alat-alat penolong serta peraturan yang memastikan peralatan atau perlengkapan tersebut telah memenuhi persyaratan dari peraturan yang berlaku
 - a) *Annual Survey* yang dilaksanakan setiap tahun menyangkut sertifikat keselamatan dan sertifikat kelas
 - b) *Special Survey* yang dilaksanakan setiap tahun menyangkut sertifikat keselamatan dan sertifikat kelas

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian-uraian pada bab-bab sebelumnya perihal pembahasan permasalahan yang diambil dari penelitian terdahulu dan temuan penelitian kemudian dianalisa sehingga berhasil dipetik kesimpulan kesimpulan sebagai berikut yaitu :

1. Pandu dan nahkoda, serta pengguna jasa banyak yang kurang memahami peraturan setempat yang berlaku, termasuk zonz turning basin yang memadai dan zona labuh.
2. Kurangnya personil pandu mengakibatkan lelah.
3. Tidak ada pelatihan tambahan sesuai perkembangan saat ini.

SARAN

1. Para pandu, nahkoda dan pengguna jasa harus selalu memahami alur pelayaran tersebut.
2. Penambahan pandu dilakukan setiap ada kunjungan kapal, pandu pindah, upun pensiun.
3. Adakan penambahan pandu dalam jangka waktu pendek termasuk pelatihan tambahan.
4. Perlu adanya perhatian manajemen terhadap kualitas dan kuantitas pemanduan.

DAFTAR PUSTAKA

1. R. Moedjiman SJ, *Pedoman Penulisan Makalah Kepanduan*. Penerbit : Yayasan Bina Samudra
2. Irsyad Ridho SPd, *Dasar-Dasar Keterampilan Menulis Malakah*.
3. H. Bukhari Ziaman, Prof Dr MPH, *Menuju Sumber Daya Manusia*. Penerbit Haji Mas Agung Jakarta
4. H. Malaya Hasibuan Drs, *Manajemen SDA Dasa dan Kunci Keberhasilan*. Penerbit PT Gunung Agung
5. *Internarional Maritime Organization, International Safety Management Code* Penerbit oleh International Chamber of Shipping *International Federation of Shipping Hurbour*.
6. SOLAS 1974. *Consolidation Edition 2001*.
7. KIM 70 tahun 1992 tentang *Pengawakan Kapal Niaga dan Kenautikaan Kapal Niaga*.
8. *The Organitation and Management Of Pilotage* , Penerbit oleh International Maritime Pilot Association (IMPA) London.
9. Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.
10. Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran.
11. Peraturan Pemerintah No. 81 tahun 2000 tentang *Kenavigasian*.
12. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 24 tahun 2002 *Tentang Pemanduan*.
13. Peraturan Pemerintah No 7 tahun 2000 tentang *Kepelautan*.
14. Peraturan Pemerintah No. 69 tahun 2001 tentang *Kepelabuhan*.