

Vol. 3 • No. 2 • Juli 2023

Page (Hal.) : 1536 – 1540

ISSN (online) : 2746 - 4482

ISSN (print) : 2746 - 2250

© LPPM Universitas Pamulang

JL.Surya Kencana No.1 Pamulang, Tangerang Selatan – Banten

Telp. (021) 7412566, Fax (021) 7412491

Email : humanisproceedings@gmail.com



Special Issue :

Webinar Nasional
HUMANIS 2023

Website. :

<http://www.openjournal.unpam.ac.id/index.php/SNH>

Optimalisasi Pilot/Pandu dalam Rangka Menjamin Keselamatan dan Keamanan Kapal Keluar Masuk Pelabuhan Pekanbaru

Sunaryanto

*Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma, Indonesia
antoaip33@gmail.com*

Abstrak

Kajian ini dilatarbelakangi adanya tantangan dan peluang baik dalam konteks Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) maupun liberalisasi perdagangan internasional di bidang maritim antara lain mewujudkan Indonesia sebagai negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berdasarkan kepentingan nasional, sehingga perhatian diberikan pada peningkatan kapasitas sumber daya manusia. Sumber daya manusia maritim sangat perlu dilakukan dalam rangka peningkatan daya saing nasional dan optimalisasi transportasi laut untuk meningkatkan penyebaran hasil industri dan hasil alam untuk kesejahteraan dan peningkatan pendapatan negara. Peningkatan kapasitas sumber daya manusia maritim memerlukan manajemen teknis dan struktural dari setiap pengawas dan pelaksana di bidang kemaritiman guna mencapai peningkatan daya saing nasional. Semua pihak perlu bersinergi untuk membangun pembangunan yang berorientasi maritim sejalan dengan konsep kebangsaan Indonesia yang memiliki falsafah Pancasila dalam Wawasan Nusantara.

Kata Kunci: Sumber daya manusia, Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, Profesionalisme

Abstract

This study is motivated by the challenges and opportunities both in the context of the ASEAN Economic Community (AEC) and the liberalization of international trade in the maritime sector, including realizing Indonesia as an archipelagic country that is independent, advanced, strong and based on national interests, so that attention is paid to increasing human resource capacity man. Maritime human resources really need to be done in the context of increasing national competitiveness and optimizing sea transportation to increase the distribution of industrial and natural products for welfare and increase in state income. Increasing the capacity of maritime human resources requires technical and structural management from every inspector and implementer in the maritime field in order to achieve increased national competitiveness. All parties need to work together to build maritime-oriented development in line with the concept of Indonesian nationality which has the philosophy of Pancasila in the Archipelagic Outlook.

Keywords: Human resources, Shipping Safety and Security, Professionalism

PENDAHULUAN

Indonesia adalah Negara kepulauan dengan banyaknya pulau yang tersebar dengan jumlah pulau kurang lebih 17.000 buah, membutuhkan sarana untuk menyatukan manusia, barang, hasil industri, dan sumber daya alam lainnya. Dengan jumlah penduduk yang tersebar tidak merata membutuhkan sarana prasarana perhubungan yang dapat mendistribusikan hasil hasil industri dan kekayaan alam yang dimiliki satu tempat ketempat lain. Sarana prasarana yang mendukung kegiatan tersebut adalah kapal niaga /kapal laut

dan pelabuhan. Dalam pengaturan berkaitan dengan kapal, awak kapal dan regulasi dipelabuhan diatur secara nasional dan internasional Indonesia merupakan anggota *Internasional Maritime Organization (IMO)* wajib mematuhi ketentuan internasional, yaitu SOLAS (*Safety Of Life at Sea*) Marpol (*Marine Pollution*), IMDG Code (*International Maritime Dangerous Good*), ISPS code (*International Ship and Port Security*), ISM (*International Safety Management System*) dan STCW (*Standart Training and Certification and Watch keeping*) 78 dan amadementnya. Kapal yang digunakan untuk mendistribusikan barang dan hasil industri saat masuk pelabuhan harus menggunakan jasa pilot (pandu) untuk dapat berlabuh dan sandar dipelabuhan asal maupun dipelabuhan tujuan. Kegiatan pemanduan dan penundaan kapal dipelabuhan biasanya dikelola oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) baik BUP swasta maupun Pelindo yaitu BUP yang dimiliki oleh Kementerian BUMN. Kegiatan pemanduan dan penundaan dipelabuhan diawasi oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan masing-masing pelabuhan (KSOP) untuk wilayah pelabuhan area Pekanbaru diawasi oleh KSOP Pekanbaru sesuai dengan Undang-undang no.17 tahun 2008 tentang pelayaran dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan. Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan bertugas melakukan pengawasan dan penegakan hukum dibidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan dipelabuhan serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Kantor kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Pekanbaru dalam melakukan pengawasan dari segi keselamatan dengan memastikan kapal yang keluar masuk kondisi selamat dan aman. Peran serta pilot/pandu sangat mutlak dari segi keselamatan dan keamanan kapal, dalam hal ini Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan mengawasi kompetensi pilot/pandu dan sarana bantu yang digunakan. Tugas pilot/pandu adalah memberikan saran dan nasehat kepada nakhoda berkaitan dengan kondisi perairan dari kedalaman kapal, arus, angin dan kepadatan lalu lintas kapal masuk dan keluar pelabuhan Pekanbaru. Untuk menjadi seorang pilot/pandu dibutuhkan persyaratan yang sangat ketat karena didasarkan oleh standar internasional berkaitan dengan sertifikat yang dimiliki yang terdiri atas sertifikat kompetensi, dan sertifikat profisiensi serta sertifikat pandu itu sendiri. Sertifikat kompetensi yang dimiliki adalah ijazah pelaut pada level operasional dan management level untuk operasional level pada tingkatan Ahli Nautika Tingkat III dan pengalaman berlayar menjadi chief officer setelah mengikuti pendidikan pilot/pandu selama satu tahun akan mendapatkan sertifikasi pilot/pandu kelas II dan pada level management level ijazah Ahli Nautika Tingkat II dan Tingkat I setelah mengikuti pendidikan pilot/pandu selama 8 bulan akan mendapatkan sertifikat pilot/pandu kelas I dan pada level Ahli Nautika Tingkat I akan mendapatkan sertifikat pilot/pandu luar biasa yaitu sertifikat untuk memandu kapal dengan berat kotor lebih dari 50,000 ton pada perairan di Selat Malaka. Pilot/pandu merupakan wakil pemerintah dari segi keselamatan dan keamanan kapal walaupun rekrutmennya dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan Swasta dan Pelindo. Permasalahan yang sering terjadi adalah saat melakukan rekrutmen Sumber daya Manusia pilot/pandu tidak diringi dengan standar yang telah ditetapkan seperti kompetensi yang tidak sesuai, pengalaman kerja, dan attitude yang tidak baik yang menyebabkan saat melakukan pemanduan dan penundaan kapal berakibat seringnya kapal mengalami kecelakaan berupa tabrakan dan kapal kandas hal ini kualitas pilot/pandu profesionalnya masih rendah, hal ini menunjukkan bahwa proses sertifikasi yang ada belum menunjukkan hasil yang lebih nyata. Sebagaimana diharapkan tujuan utama diadakannya program pengembangan attitude dan peningkatan pengetahuan, kinerja, kreatifitas serta mampu menjalankan fungsi lain berkaitan pelaksanaan tugas dan tanggung jawab pilot/pandu.

KAJIAN LITERATUR

Pengertian Sumber Daya Manusia Setiap organisasi atau perusahaan memerlukan sumber daya untuk mencapai tujuannya. Sumber daya merupakan sumber energi, tenaga, kekuatan (power) yang diperlukan untuk menciptakan daya, gerakan, aktivitas, kegiatan, dan tindakan. Sumber daya tersebut antara lain terdiri atas sumber daya alam, sumber daya

finansial, sumber daya manusia, sumber daya ilmu pengetahuan, dan sumber daya teknologi. Diantara sumber tersebut, sumber daya yang terpenting adalah sumber daya manusia (SDM – human resources). SDM merupakan sumber daya yang digunakan untuk menggerakkan dan menyinergikan sumber daya lainnya untuk mencapai tujuan organisasi. Tanpa SDM, sumber daya lainnya menganggur (idle) dan kurang bermanfaat dalam mencapai tujuan organisasi. Sumber daya adalah suatu nilai potensi yang dimiliki oleh suatu materi atau unsur tertentu dalam kehidupan. Sumber daya tidak selalu bersifat fisik, tetapi juga non-fisik. Setiap pelaksanaan kegiatan membutuhkan sumber daya berupa biaya, tenaga, peralatan dan atau bahan.

Menurut Ordonansi Dinas Kepanduan/Pilot tahun 1927 (Loodsdients ordonansi no, 62 tahun 1927), disebutkan baha pilot/pandu hanya sebagai advisor, seangkan tanggung jawab keselamatan kapal tetap berada pada nakhoda. Dasar hukum pelaksanaan kegiatan pemanduan dan penundaan kapal sesuai peraturan Pemerintah Nomor 53 tahun 2011 tentang Pemanduan. Secara khusus perairan wajib pandu diatur dalam pasal 4 yang membagi perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa. Kegiatan pemanduan wajib dilaksanakan terutama pada perairan yang dinyatakan perairan wajib pandu, dimana karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran tonase kotor tertentu.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metodologi dengan pendekatan kualitatif, dimana pendekatan mempunyai karakteristik alami sebagai sumber data secara langsung dan deskriptif. Dari pendekatan dan jenis data yang digunakan maka akan menghasilkan data deskriptif dalam bentuk kata kata yang mampu menghasilkan fenomena fenomena pada suatu subjek yang ingin diteliti secara mendalam. Dalam subjek penelitian ini, populasi target adalah para pilot/pandu. Menggunakan tehnik observasi, studi Pustaka dan wawancara.

Analisis Data

Dalam analisis data, setelah data terkumpul semua, maka Langkah selanjutnya adalah melakukan pengolahan dan analisa data. Analisis data dalam peneltian ini menggunakan bentuk deskriptif kualitatif. Dimana metode deskriptif kualitatif merupakan suatu metode dalam membuat gambaran secara sistematis tentang hubungan fenomena yang diselidiki, hasilnya tidak dinyatakan dengan angka dan tidak pula untuk menguji hipotesis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan standar kinerja pelayanan kinerja pelayanan operasional pelabuhan telah ditetapkan, bahwa untuk kedua terminal tersebut standar aitingtime ditetapkan.

1. Pelayanan Kapal Luar Negeri

Waiting time untuk pelayanan kapal luar negeri dalam tahun 2016 = 0.19 tahun 2017 = 0.20 tahun 2018 = 0.40 dan tahun 2019 = 0.45. Sementara standar kinerja pelayanan pelabuhan ditetapkan sebesar 1, artinya Kinerja pelayanan SDM pilot/pandu di pelabuhan pekanbaru dari segi waiting time berada dalam kondisi baik, karena waiting time yang terdapat dipelabuhan pekanbarumasih berada dibawah angka 1jam/kapal .Sementara standar kinerja pelayanan pelabuhan untuk pelabuhan pekanbaru ditetapkan sebesar 2. Artinya, selama periode time berada dalam kondisi baik karena approaching time berada angka 6.13 dan angka tersebut sudah berada diatas standar kinerja pelayanan yang telah ditetapkan sebesar 2jam/kapal.

2. Pelayanan Kapal Luar Negeri

Waiting Time untuk pelayanan kapal dalam negeri pada tahun 2016 = 0.13, tahun 2017 = 0.07 tahun 2018 = 0.26 tahun 2019 = 0.14. Sementara standar kinerja pelayanan pelabuhan ditetapkan sebesar 1, artinya kinerja pelayanan Sumber Daya Manusia pilot/pandu dipelabuhan pekanbaru dari segi waitim time berada dalam kondisi baik, karena waiting time yang terdapat dipelabuhan pekanbaru berada di angka 1 jam/kapal. Dari segi approaching time pada tahun 2015 = 0.5 tahu 2016 = 0.80 tahun 2017 = 0.82 tahun 2018 = 0.55 dan tahun 2019 = 0,45. Sementara standar kinerja pelayanan pelabuhan pekanbaru ditetapkan sebesar 2, artinya selamabeberapa tahun tersebut kinerja pelayanan SDM Pilot/pandu berada dalam kondisi baik karena approaching time

yang ada dilapangan nasih berada dibawah angka 2, berkenaan dengan hal tersebut pelayanan SDM padu selama kurung waktu 2015 s,d 2019 berada dalam kondisi baik. Lebih jelasnya kinerja pelayanan SDM pandu dipelabuhan pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut.

Kebutuhan SDM pilot/pandu didasarkan pada jumlah pergerakan kapal perhari dan waktu pergerakan .Berdasarkan data dan informasi, jumlah pergerakan kapal perhari dipelabuhan pekanbaru terdapat sebanyak 40 pergerakan, sementara waktu gerakan mencapai 4 jam. Waktu kerja perorang = 8 jam .Karena itu waktu jam kerja = 4 x 40 gerakan = 160 jam. Berdasarkan perhitungan tersebut, jumlah kebutuhan SDM pilot/pandu $160 \text{ jam} / 8 = 20$. Karena setiap tahun ada satu (1) orang yang cuti dan satu (1) orang ikut pendidikan pilot/pandu maka dibutuhkan 22 orang sdm pandu, sedangkan kondisi jumlah pilot/pandu berjumlah 18 orang yang mengakibatkan terjadi kelebihan waktu bekerja pandu yang mengakibatkan kurang istirahat dan kondisi kesehatan karena kurang istirahat sehingga menurunkan konsentrasi saat bekerja sehingga dapat mengakibatkan bahaya kecelakaan tubrukan kapal dan kapal kandas. Solusi yang dilakukan adalah dengan melakukan penambahan personil SDM pilot/pandu, untuk mendapatkan pilot/pandu yang mempunyai kompetensi yang sesuai standar membutuhkan waktu yang lama dan biaya yang besar, maka perlu dilakukan pengeloaan waktu yang efisien pada pilot/pandu saat melakukan pemanduan dan penundaan kapal. hal lain yang dilakukan oleh pengawasan pemanduan dan penundaan dalam hal ini kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan pekanbaru dengan membuat aplikasi yang digunakan pilot/pandu yang dapat memberikan informasi secara realtime berkaitan dengan kondisi perairan, kepadatan lalu lintas sehingga dapat diantisipasi tempat/wilayah yang membutuhkan perhatian extra dalam hal ini tempat tempat critical point (berbahaya) sehingga dapat diantisipasi pergerakan yang dilakukan saat melewati tempat tersebut sehingga efektifitas saat melakukan pemanduan dapat dilaksanakan.

Selain hal tersebut pilot/pandu juga diberikan penyegaran dengan memberikan outbound camp secara bergilir yang bertujuan memberikan penyegaran tubuh dan jiwa serta membangun semangat kebersamaan dan tanggung jawab sesama pilot/pandu, Tindakan selanjutnya adalah melakukan Pembinaan kepada pilot/pandu dan Sistem Pembinaan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Kebutuhan Sumber daya manusia pilot/pandu didasarkan pada jumlah pergerakan kapal perhari dan aktual pergerakan. Berdasarkan data dan perhitungan bahwa kebutuhan kebutuhan SDM pilot/pandu sebanyak 22 orang sedangkan kondisi yang ada berjumlah 19 orang pilot/pandu yang menyebabkan kondisi yang membahayakan terdapat keselamatan dan keamanan kapal.

Berdasarkan undang undang no. 1 tahun 2008 tentang pelayaran dan peraturan menteri perhubungan no. 53 tahun 2011 tentang pilot/pandu, tugas sdm pilot/pandu adalah dibidang keselamatan pelayaran , karena itu untuk menjamin eksistensi keselamatan pelayaran sebaiknya status sdm pilot/pandu ditetapkan sebagai Aparatur Sipil Negara.

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan wajib menjamin keselamatan pelayaran sehingga pilot/pandu jika melanggar peraturan dan standart yang telah ditetapkan akan segera mendapatkan sanksi administrasi maupun tidak menerbitkan surat penugasan sebagai pandu/pilot.

Saran

Sumber Daya Manusia Pilot/Pandu mempunyai peranan yang sangat penting dalam menjamin keselamatan dan keamanan kapal keluar masuk Pelabuhan sehingga diperlukan suatu system/aplikasi real time yang dapat memonitor kapal kapal yang masuk keluar Pelabuhan pekanbaru.

Perlu dibuat penyegaran kepada pilot/pandu untuk menghindari *fatigue* dan kebosanan dikarenakan waktu kerja yang panjang dan membutuhkan konsentrasi yang sangat tinggi.

Adanya reward dan punishment kepada pilot/pandu dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab dalam melaksanakan pemanduaan sehingga pelayanan lebih optimal.

DAFTAR PUSTAKA

- Ali Nurdin DKK, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, (Jakarta: Faza Media, 2006), h.28- 29
- Edy Sutrisno, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, (Jakarta: Kencana, 2009), h. 1.
- Hersanto, *Manajemen Proyek*, (Banten, Dinas pendidikan Provinsi Banten, 2011), h.144-146
- Malayu S.P. Hasibuan, *Manajemen Sumber Daya Manusia*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2002), h.135
- Peraturan Menteri Perhubungan nomor 36 tahun 2012 tentang Organisasi dan tugas dan Fungsi
- Peraturan Menteri Perhubungan nomor 53 tahun 2011 tentang pemanduan
- Undang undang republic Indonesia nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran