

## BAB II

### FAKTA DAN PERMASALAHAN

#### A. Fakta

Fakta adalah suatu hasil pengamatan yang obyektif dan dapat dilakukan verifikasi oleh siapapun atau informasi mengenai subyek tertentu.

##### 1. Obyek penelitian

Sentek Marine merupakan salah satu perusahaan pelayaran di *Singapore* yang mengoperasikan kapal-kapal *bunker*. Salah satu kapal yang dimiliki adalah MT. Kimtek 1 dimana penulis bekerja sebagai *mualim/officer*. Kapal ini merupakan kapal dengan rute pelayaran yang tetap atau sering disebut *liner*. Daerah pelayaran yang menjadi daerah utamanya adalah daerah perairan sempit terutama di alur pelayaran *Singapore*. MT. Kimtek 1 merupakan kapal jenis *bunker* yang melayani pengisian bahan bakar untuk kapal-kapal. Muatan yang biasa dimuat oleh kapal MT. Kimtek 1 adalah *Fuel Oil*. Penulis melakukan kajian di atas kapal selama 15 bulan mulai dari Desember tahun 2008 sampai dengan Maret 2010.

Kapal dimana penulis bekerja sebagai *mualim/officer* mempunyai data-data sebagai berikut:

##### **VESSEL :**

VESSEL'S NAME	: MT. KIMTEK 1
FLAG/ NATIONALITY	: SINGAPORE
CALL SIGN	: 9VNK2
PORT OF REGISTRY	: SINGAPORE
MMSI	: 354391000
IMO NO	: 9450210
BUILD YEAR	: 2008
TYPE OF VESSEL	: TANKER

**MAIN PARTICULARS :**

LOA	: 90.60 M
BEAN	: 84.44 M
DEPTH MOULDED	: 9.00 M
MAX. DRAFT	: 7.00 M
KEEL – MAST	: 31.4 M

**TONNAGE :**

GRT	: 3924.00 MT
NRT	: 1808.00 MT
CARGO CAPACITY (95%)	: 5900 M <sup>3</sup>
C.O.T.	: 5 WING TANKS

**MACHINERY :**

PROPULSION	: TWIN FPP
POWER	: 2 X 1103 KW
BOW THRUSTER	: 1 UNIT 320 HP

**PERFORMANCE :**

MAX. SPEED	: 17 KNOTS
ECONOMICAL SPEED	: 14 – 15 KNOTS

Sebagai deskripsi data, akan dijelaskan tentang keadaan yang sebenarnya terjadi di atas kapal MT. Kimtek 1 yang berhubungan dengan pelaksanaan pelayaran di alur pelayaran sempit. Sehingga dengan deskripsi data yang disajikan, pembaca akan mampu merasakan semua hal yang terjadi selama penulis melaksanakan tugas sebagai mualim. Pelaksanaan pelayaran di alur pelayaran sempit di MT. Kimtek 1 merupakan hal yang harus menjadi perhatian oleh semua awak kapal. Kapal yang sering melakukan pelayaran di alur pelayaran sempit menjadikan pengetahuan tentang pelaksanaan pelayaran di alur pelayaran sempit harus benar-benar dikuasai oleh masing-masing awak kapal. Akan tetapi,

penerapan aturan yang sesuai dengan colreg 1972 belum sepenuhnya dilaksanakan, sehingga resiko tubrukan pernah dialami oleh kapal MT. Kimtek 1 dalam situasi seperti ini.

## 2. Fakta kondisi

Berlayar di alur pelayaran sempit di MT. Kimtek 1 merupakan hal yang selalu dilakukan mengingat daerah pelayaran dari kapal tersebut di area lepas pantai dan alur pelabuhan. Pelayaran di alur pelayaran sempit harus sesuai dengan peraturan internasional yang mengaturnya. Peraturan internasional tersebut adalah *colreg* 1972 atau dalam bahasa Indonesia disebut Peraturan Pencegahan Tubrukan di Laut (P2TL) tahun 1972. Dalam peraturan tersebut terdapat aturan yang khusus membahas tentang berlayar di alur pelayaran sempit, yaitu aturan 9 (sembilan). Kondisi alur pelayaran sempit dicontohkan dengan gambar (lampiran 1).

Pada pelaksanaan pelayaran di alur pelayaran sempit harus dilakukan dengan penuh kewaspadaan dan taat kepada aturan yang berlaku. Sesuai dengan aturan sembilan dari colreg 1972, maka setiap kapal yang melakukan pelayaran di alur pelayaran sempit harus:

- 1) Melakukan pelayaran sedekat mungkin dengan batas luar alur pelayaran yang terletak di sisi lambung kanannya selama masih aman dan dapat dilaksanakan.
- 2) Tidak boleh memotong alur pelayaran sempit, apabila pemotongan yang demikian ini menghalangi jalannya kapal yang hanya dapat berlayar dengan aman di alur pelayaran.
- 3) Memberikan isyarat bunyi yang diatur lebih lanjut dalam peraturan ini, khususnya di aturan 34.
- 4) Sesuai dengan aturan 13 mengenai kapal yang melakukan penyusulan.
- 5) Menghindari untuk berlabuh jangkar, jika kondisi mengizinkan. Dalam Pelaksanaannya terjadi ketidaksesuaian yang dilakukan

oleh mualim jaga dimana penulis melaksanakan tugas sebagai mualim di kapal.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada Nakhoda dijelaskan bahwa pelaksanaan pelayaran di alur pelayaran sempit yang dilaksanakan di kapal MT. Kimtek 1 merupakan hal yang sering dilaksanakan mengingat daerah pelayaran kapal MT. Kimtek 1 sering masuk alur pelabuhan. Pada pelaksanaannya pelayaran di alur pelayaran sempit harus sesuai dengan aturan yang ada. Diantaranya adalah melakukan pelayaran di tepi terluar perairan sempit dan memberikan isyarat kepada kapal lain ketika melakukan penyusulan dan ketika memasuki tikungan. Namun demikian, terkadang tetap terjadi kesalahan-kesalahan dan ketidaksesuaian yang dilakukan oleh para mualim jaga dalam pelayaran di perairan sempit tersebut.

## **B. Permasalahan**

Setelah dilakukan pengkajian untuk beberapa *voyage* bahwa pelayaran yang dilakukan di alur pelayaran sempit oleh kapal dimana penulis melakukan tugas sebagai mualim terdapat kesalahan-kesalahan yang mengakibatkan adanya bahaya tubrukan dan bahaya-bahaya lain yang dapat mengancam keselamatan awak kapal, muatan dan kapal itu sendiri. Berdasarkan fakta dan kondisi permasalahan-permasalahan yang terjadi dalam penerapan colreg 1972 khususnya aturan 9 (sembilan) yang dilakukan oleh mualim jaga yang berhasil diidentifikasi yaitu sebagai berikut:

1. Mualim jaga tidak melayarkan kapal di tepi terluar sebelah kanan alur perairan sempit menyimpang dari aturan 9 (a) colreg.
  2. Mualim jaga di atas kapal tidak meminta persetujuan kapal yang didahului pada saat akan mendahului di alur pelayaran sempit.
- a. Mualim jaga tidak melayarkan kapal di tepi terluar sebelah kanan alur perairan sempit menyimpang dari aturan 9 (a) colreg.**

Ketika berlayar di perairan sempit, maka resiko akan adanya bahaya tubrukan cukup besar mengingat jarak antar kapal yang saling berdekatan. Berdasarkan wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada nahkoda dijelaskan bahwa kesalahan yang terjadi berkenaan dengan pelaksanaan colreg 1972 adalah melakukan pelayaran berada di tengah alur. Menurut nahkoda pelayaran di tengah alur dianggap para mualim jaga lebih aman, akan tetapi pada kenyataannya hal itu tidak sesuai dengan aturan yang ada. Dalam kondisi seperti ini, maka ketika ada kapal lain dalam situasi berpapasan atau menyusul akan kebingungan terhadap maksud dari kapal yang berlayar di tengah alur tersebut.

Berdasarkan observasi yang dilaksanakan oleh penulis ketika bekerja sebagai mualim di kapal MT. Kimtek 1, didapatkan kenyataan yang berbeda. Dimana yang seharusnya kapal berlayar di tepi terluar pelayaran sempit ternyata lebih sering berada di tengah alur.

**b. Mualim jaga di atas kapal tidak meminta persetujuan kapal yang didahului pada saat akan mendahului di alur pelayaran sempit.**

Salah satu aturan yang ada untuk dijadikan acuan dalam mengambil keputusan ketika akan melakukan penyusulan kapal lain yang berada di depannya adalah Peraturan Internasional tentang Pencegahan Tubrukan di Laut tahun 1972. Di dalam aturan tersebut khususnya dalam aturan 13 (tiga belas) tentang penyusulan disebutkan:

*“setiap kapal yang sedang menyusul harus menyimpangi jalannya kapal yang sedang disusul tersebut.”*

Berdasarkan pustaka tersebut, maka setiap kapal yang melakukan penyusulan wajib menyimpangi atau menghindar dari jalan kapal yang disusul. Aturan tersebut dapat dilaksanakan jika kapal berada di perairan lepas, sehingga seorang mualim jaga tidak perlu memberikan isyarat suara untuk meminta persetujuan

kepada kapal yang disusul. Aturan tersebut akan berbeda apabila kapal melakukan penyusulan di perairan sempit. Kapal yang hendak melakukan penyusulan, harus meminta persetujuan terlebih dahulu kepada kapal yang hendak disusul dengan isyarat suara. Sesuai dengan aturan sembilan dalam colreg 1972 disebutkan:

Di sebuah alur pelayaran atau perairan sempit dilaksanakan penyusulan, jika kapal yang disusul itu melakukan tindakan yang memungkinkan dilewati dengan aman, maka kapal yang bermaksud untuk menyusul harus menunjukkan maksudnya dengan membunyikan isyarat yang sesuai dengan aturan 34 (c). Kapal yang disusul jika menyetujuinya harus membunyikan isyarat sesuai dengan yang ditentukan di dalam aturan 34 (e).ii dan mengambil langkah-langkah yang memungkinkan untuk dilewatinya dengan aman, jika ragu-ragu boleh membunyikan isyarat-isyarat yang diatur dalam aturan 34 (b).

Dalam aturan tersebut terlihat jelas bahwa setiap kapal yang akan melakukan penyusulan di perairan sempit diperintahkan untuk memberikan isyarat bunyi sebagai tanda bahwa kapal hendak menyusul.

Pada saat penulis melaksanakan penelitian di kapal MT. Kimtek 1, waktu itu MT. Kimtek 1 melakukan penyusulan di perairan sempit tanpa meminta persetujuan dari kapal yang akan disusul. Terkadang ada kapal yang sama-sama tidak mau mengalah dan hal itu dapat membahayakan keselamatan jiwa dan keselamatan kapal serta muatannya. Berdasarkan wawancara yang dilakukan penulis kepada mualim III, dijelaskan bahwa ketika melakukan penyusulan biasanya kapal hanya melihat keadaan sekeliling dan apabila kondisi aman, maka kapal akan langsung mendahului kapal yang ada didepannya yang mempunyai laju yang lebih lambat. Mualim jaga biasanya tidak memberikan isyarat apapun ketika akan melakukan penyusulan di perairan sempit, ini

sering terjadi dikarenakan muallim jaga tersebut tidak mengetahui isyarat apa yang harus diberikan kepada kapal yang akan disusul.

Dari wawancara yang dilakukan penulis kepada muallim III diketahui bahwa ada sebagian muallim yang belum benar-benar memahami isi dari aturan-aturan yang ada di Peraturan Internasional Pencegahan Tubrukan di Laut.

