

BAB II

FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

Daerah Perairan Barito Pelabuhan Banjarmasin merupakan daerah perairan wajib pandu dengan panjang perairan 22 Nm dimana kapal-kapal yang berukuran GT 500 atau lebih yang keluar masuk area pelabuhan wajib menggunakan jasa pemanduan.

Kurangnya personil Pandu merupakan salah satu faktor terjadinya keterlambatan pelayanan pemanduan sehingga pelayanan menjadi tidak memuaskan bagi pengguna jasa sebagai mitra kerja.

1. Objek Penelitian

a. Jumlah SDM Pandu Cabang Banjarmasin

Jumlah Petugas Pandu yang ada di pelabuhan Banjarmasin adalah 42 (empat puluh dua) orang, dengan jumlah gerakan kapal wajib pandu rata-rata dalam satu bulan adalah 2400 (dua ribu empat ratus) gerakan, dan ada 80 (delapan puluh) gerakan kapal wajib pandu perhari baik untuk gerakan masuk maupun keluar dan gerakan tersendiri.

b. Sarana Bantu Stasiun Pandu

Saat ini Stasiun Pandu atau Menara Pengawas di muara Taboneo (muara perairan sungai Barito) jauh dari Pilot boarding area, sehingga pandu yang telah selesai memandu tidak dapat beristirahat dengan baik karena mereka harus *standby* di motor pandu, dan pengawasan kapal-kapal yang akan datang pun tidak bisa dilakukan secara optimal karena

kurangnya jangkauan radio VHF dari motor pandu (kurang dari 5mil), jangkauan yang efektif adalah lebih dari 10mil, hal ini dikarenakan 1 jam sebelum masuk alur kapal melaporkan ke stasiun pandu.

c. Sarana Bantu Motor Pandu

Motor Pandu yang ada saat ini merangkap sebagai stasiun pandu serta menara pengawas perairan Barito, dikarenakan hanya satu orang radio operator, sesuai Undang-undang nomor 13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan, khususnya pasal 77 ayat 1 adalah 8 jam kerja dalam 1hari atau 40 jam kerja dalam seminggu. Dimana seringnya terjadi keterlambatan pelayanan jasa pemanduan di muara disebabkan sarana bantu motor pandu digunakan untuk mobilisasi petugas pandu dari atau ke kapal dimana jangkauannya tidak bisa optimal, sementara frekuensi pergerakan kapal-kapal yang cukup signifikan yang dipicu oleh banyaknya *tugboat transhipment* penarik tongkang batubara sebagai komoditas utama Kalimantan Selatan dan pembangunan perluasan dermaga petikemas yang baru, Kondisi ini sangat tidak efektif dengan sarana bantu kapal pandu yang ada pada cabang Banjarmasin yaitu hanya ada 2 (dua) unit kapal pandu yang bertugas secara bergantian yaitu:

- 1) Motor Pandu MP 04 : 2 x 550 HP.
- 2) Motor Pandu MP 05 : 2 X 550 HP.

Motor pandu tersebut standby mengapung terikat di buoy 01 dan melayani antar jemput pandu sampai di *Outer Buoy*

2. Fakta Kondisi

a. Kondisi Alur Pemanduan

Isi dari Keputusan Menteri Perhubungan KM. Nomor 53 Tahun 2011 tentang penyelenggaraan pemanduan mengatakan bahwa “setiap kapal yang berukuran GT. 500 atau lebih yang masuk keluar pelabuhan ataupun melakukan gerakan tersendiri wajib menggunakan jasa Pemanduan.” Perairan alur Barito adalah perairan alur sungai dan muara yang terletak sungai Barito Kalimantan Selatan dengan panjang perairan 22 (dua puluh dua) Nm dari Rede Pelabuhan ke *Outer Buoy*, dimana kondisi alur baru Barito rangkat dari keputusan tersebut maka di perairan Pelabuhan Banjarmasin juga terdapat beberapa lokasi pemanduan yang merupakan kegiatan bongkar muat tempat untuk berlabuh dimana antara lokasi pemanduan yang satu dengan lokasi Pemanduan yang lain jaraknya bervariasi, sedangkan jarak tersebut merupakan salah satu indikator yang mempengaruhi kinerja pelayanan pemanduan di Banjarmasin. Adapun lokasi-lokasi Pemanduan tersebut antara lain :

- 1) Dermaga Trisakti Banjarmasin adalah dermaga untuk kegiatan kapal penumpang, bongkar muat general cargo, dan peti kemas, juga sebagai pangkalan armada kapal-kapal tunda.
- 2) Dermaga Khusus Pertamina mempunyai 2 (dua) dermaga yang terdiri dari *jetty* I, II, dengan jarak 2,5 Nm dari pangkalan Trisakti.
- 3) Dermaga Terminal Petikemas Banjarmasin digunakan untuk bongkar muat petikemas berjarak 1 (satu) Nm dari Trisakti.

- 4) Dermaga Martapura digunakan untuk kegiatan kapal cargo berjarak 2 (dua) Nm dari Trisakti.
- 5) Alur baru Barito berjarak 22 (dua puluh dua) Nm dari Buoy luar menuju pelabuhan Trisakti.

Dengan jumlah tenaga pandu yang ada sekarang di pelabuhan Banjarmasin dirasa masih kurang, dikarenakan pandu juga harus melayani pemanduan tugboat penarik tongkang batubara yang rata-rata menempuh waktu lebih dari 6 (enam) jam dalam satu kali gerakan dari Rede (tempat berlabuh kapal) Pelabuhan Trisakti ke *Outer Buoy*.

b. Kurangnya Koordinasi Antara Agen Kapal Dengan Kapal Yang Dilayani

Akibat-akibat yang ditimbulkan bila tidak adanya koordinasi akan menimbulkan keterlambatan pelayanan pemanduan, yaitu sering terjadinya permintaan mendadak, maupun pelayanan pemanduan kapal yang terlalu lama dimana pandu telah siap sesuai dengan jam permintaan dari agen, tetapi pada kenyataannya pandu harus menunggu kapal siap untuk diberangkatkan ataupun pandu harus menunggu di atas kapal dimana kapal tetap dijalankan dan dikurangi kecepatannya sambil menunggu dokumen siap, hal ini akan mempengaruhi pelayanan pemanduan dikarenakan pandu tersebut yang seharusnya bisa bekerja dan dapat selesai lebih awal tidak bisa menyelesaikan pekerjaannya lebih cepat, sehingga kapal-kapal lain yang membutuhkan pelayanan pandu harus menunggu ataupun bergerak sendiri dengan dispensasi. Hal ini akan menimbulkan pelayanan yang tidak prima, hasilnya ketidakpuasan pelanggan akan timbul serta keluhan-keluhan akan muncul dengan sendirinya, disamping

itu pula akan muncul masalah-masalah baru seperti piutang pemakai jasa akan membengkak, penyalahgunaan wewenang yang dapat merugikan perusahaan, dan lain sebagainya.

B. Permasalahan

1. Identifikasi Masalah

a. Segi Manajerial

Dari fakta-fakta yang terjadi kurang optimalnya pemanduan kapal di alur Barito Pelabuhan Banjarmasin, secara manajerial disebabkan

- 1.) Tidak Adanya Prosedur Tetap Pemanduan Kapal Yang Mengatur Mengenai Kewajiban Assist (Kapal tunda yang digunakan untuk membantu menarik *Tug boat* yang lain).

Dari pengamatan penulis di alur pelayaran barito masih banyak terjadi penumpukan kapal pengangkut batubara, dikarenakan banyak diantara kapal tersebut kecepatan saat melintas alur dengan kecepatan rendah, apalagi pada saat arus pasang.

- 2.) Kurangnya Personel Pandu

Dari pengamatan penulis kurangnya personel pandu sangat mempengaruhi pelayanan pemanduan, sehingga kurang optimalnya pemanduan.

Hal ini belum termasuk jika petugas pandu harus standby di motor pandu guna menunggu kapal yang akan masuk sehingga waktu yang dibutuhkan untuk pemanduan semakin lama. Dari sini bisa diketahui bahwa waktu bekerja yang terlalu lama, yaitu rata-rata 16 (enam belas) jam perhari sudah tidak sesuai, menurut UU R.I No 25 Tahun 1997 mengenai Ketenaga Kerjaan Bab VII bagian I disebutkan bahwa waktu bekerja adalah 8

(delapan) jam, maka jumlah pandu yang ada saat ini masih dirasa kurang.

3.) Pengaturan Waktu Jaga Pandu

Pengaturan jaga yang selama ini dilaksanakan masih kurang optimal. Petugas pandu masih banyak yang selesai melaksanakan libur, datang terlambat bertugas dengan berbagai macam alasan, sehingga berpengaruh terhadap pelayanan karena pengaturan jam jaga petugas yang sedang standby akan tumpang tindih.

Sehingga kondisi saat ini banyak kapal- kapal wajib pandu yang tidak dapat dipandu secara langsung dengan catatan bahwa kapal tersebut mendapat dispensasi pandu (pandu tidak naik diatas kapal tetapi ada konfirmasi dari petugas pandu yang memberi dispensasi) syaratnya kapal-kapal tersebut sudah sering memasuki perairan alur Barito.

b. Segi Operasional

Dari fakta-fakta yang terjadi kurang optimalnya pemanduan kapal di alur Barito Pelabuhan Banjarmasin, secara operasional disebabkan:

1) Stasiun Pandu Taboneo (Muara Barito) Jauh dari Titik Menaikkan Pandu

Dikarenakan stasiun pandu Taboneo jaraknya jauh dari pilot boarding area maka pemanduan kapal tidak bisa berlangsung secara efektif karena pandu yang seharusnya standby untuk menunggu kapal yang akan memasuki alur Barito harus menunggu di motor pandu, juga karena kondisi motor pandu yang ada saat ini dan adanya faktor kejenuhan yang ada dikarenakan pandu tidak dapat beristirahat dengan baik di motor pandu setelah membawa

keluar kapal, maka pandu biasanya hanya sebentar di motor pandu, kemudian jika ada speedboat yang kebetulan lewat menuju ke pelabuhan Trisakti maka pandu yang bersangkutan akan ikut speedboat tersebut dengan biaya sendiri sekaligus sebagai sarana pulang ke kepanduan Trisakti. Dan dengan kurangnya jangkauan radio VHF yang memantau pergerakan kapal terutama yang akan memasuki perairan Barito dimana hal ini mempengaruhi pemantauan kapal-kapal yang akan memasuki alur, tidak jarang terjadi pandu yang standby di motor pandu guna menunggu kapal yang akan memasuki alur Barito terlanjur pulang dengan speedboat dikarenakan sarana komunikasi lewat radio VHF yang ada tidak bisa optimal dalam hal jangkauannya, sehingga kapal-kapal yang seharusnya bisa dibawa masuk alur harus menunggu diluar alur / berlabuh untuk menunggu kembali pandu yang telah bebas dari alur perairan.

2) Sarana Bantu Kapal Tunda dan Kapal Pandu Kurang Optimal

Realisasi arus kunjungan kapal wajib pandu pada pelabuhan Banjarmasin perbulan rata-rata adalah 2400 gerakan. Pada suatu pelabuhan wajib pandu untuk dapat melakukan kegiatan pemanduan yang prima tentu harus didukung oleh sarana yang cukup dan handal baik dari segi kualitas maupun kuantitas, Pelabuhan Banjarmasin dengan hanya 2 (Dua) unit kapal pandu, satu unit motor pandu yang sudah berusia diatas dua puluh tahun dengan kondisi akomodasi dan tenaga mesin yang kurang memenuhi standar dirasakan tidak cukup dan sudah tidak mampu guna melayani arus kunjungan kapal yang dari tahun ketahun terus meningkat.

Hal ini sangat dirasakan terutama pada saat mengantar pandu guna melayani kapal-kapal berbendera asing dimana biasanya kapal-kapal tersebut meminta motor pandu untuk menjemput kapal di posisi yang jauh dari *outer buoy* (diluar buoy pelampung terluar) yang kemudian dilanjutkan untuk menjemput pandu yang mau turun dari kapal yang baru keluar, sehingga sering terjadi kapal-kapal yang mau keluar harus mengatur / memperlambat kecepatannya di alur supaya pandu yang akan turun dapat dijemput oleh motor pandu sebelum berpapasan dengan kapal yang masuk maupun sebelum terlalu jauh meninggalkan alur.

3) Kondisi Alur Pemanduan Yang Sempit

Untuk saat ini LWS alur perairan Barito adalah 5 (lima) meter dan mempunyai lebar alur < 120 (seratus dua puluh) meter dengan bertambahnya dermaga khusus di tahun 2009 di pelabuhan Banjarmasin dan semakin meningkatnya arus kunjungan kapal maka akan mempengaruhi tingkat pelayanan pemanduan khususnya terhadap waiting time akan bagi kapal-kapal yang wajib pandu, jika jumlah personil pandu tidak bertambah, maka mengakibatkan pelayanan pemanduan akan jauh dari harapan oleh semua pihak khususnya pemakai jasa.

Disamping itu pula, keadaan ini akan bertambah parah bila tidak didukung oleh sarana bantu pemanduan antara lain motor pandu yang handal, mengingat motor pandu yang tersedia baik jumlahnya yang minim, juga tenaga dari motor-motor pandu tersebut sudah tidak bisa dioptimalkan.

4) Kurangnya Koordinasi Antara Agen Kapal Dengan Kapal Yang Dilayaninya

Akibat-akibat yang ditimbulkan bila tidak adanya koordinasi akan menimbulkan keterlambatan pelayanan pemanduan, yaitu sering terjadinya permintaan mendadak, maupun pelayanan pemanduan kapal yang terlalu lama dimana pandu telah siap sesuai dengan jam permintaan dari agen, tetapi pada kenyataannya pandu harus menunggu kapal siap untuk diberangkatkan ataupun pandu harus menunggu di atas kapal dimana kapal tetap dijalankan dan dikurangi kecepatannya sambil menunggu dokumen siap.

Hal ini akan mempengaruhi pelayanan pemanduan dikarenakan pandu tersebut yang seharusnya bisa bekerja dan dapat selesai lebih awal tidak bisa menyelesaikan pekerjaannya lebih cepat, sehingga kapal-kapal lain yang membutuhkan pelayanan pandu harus menunggu ataupun bergerak sendiri dengan dispensasi. Hal ini akan menimbulkan pelayanan yang tidak prima, hasilnya ketidakpuasan pelanggan akan timbul serta keluhan-keluhan akan muncul dengan sendirinya, disamping itu pula akan muncul masalah-masalah baru seperti piutang pemakai jasa akan membengkak, penyalahgunaan wewenang yang dapat merugikan perusahaan, dan lain sebagainya.

2. Masalah Utama

Dari identifikasi masalah yang menyebabkan terjadinya beberapa kecelakaan kerja di atas kapal karena kesalahan / kelalaian pekerja selama melaksanakan tugas pekerjaannya, maka penulis mengidentifikasi masalah utama yang akan di bahas pada Bab III.

Berdasarkan identifikasi masalah yang menyebabkan tidak optimalnya pemanduan kapal di alur Barito Pelabuhan Banjarmasin, maka penulis mengidentifikasi masalah utama yang akan dibahas pada Bab III.

a. Segi Manajerial

Kurangnya jumlah Sumber Daya Manusia (SDM) Pandu

b. Segi Operasional

1.)Stasiun Pandu Taboneo (Muara Barito) terlalu jauh dari titik menaikkan Pandu

2.)Sarana bantu Kapal Pandu kurang optimal

