

PROSEDUR MELEWATI SELAT KANMON JEPANG DI MV.ANGGREK

Sunusi S^a, Narto A^b, Bakhtiar F.A^c

^a Dosen Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

^b Dosen Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

^c Taruna(NIT.50134801N) Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Berdasarkan fungsi dari Kanmon Martis sebagai badan penyedia pelayanan lalu lintas kapal yang sangat penting dalam menunjang kelancaran pelayaran di dalam bagan pemisah lalu lintas selat Kanmon Jepang. Dalam hal itu prosedur berlayar pada bagan pemisah lalu lintas tersebut perlu mendapat perhatian khusus sehubungan dengan kondisi lalu lintas yang ramai dan kondisi perairan serta faktor-faktor alam yang terjadi di perairan tersebut.

Landasan teori yang diambil dalam penulisan prosiding ini adalah berdasarkan adanya permasalahan yang sering timbul diatas kapal. Seperti terjadinya situasi darurat disebabkan karena kondisi lalu lintas yang ramai, terganggunya pengamatan yang disebabkan oleh kabut, dan adanya pasang dan surut yang tinggi didalam bagan pemisah lalu lintas perairan selat Kanmon Jepang. Dalam prosiding ini juga penulis menggunakan kaidah yang diambil dari teori yang berhubungan dengan topik yang dibahas. Metode dasar yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dan diskriptif (metode yang dilakukan pengamatan, sehingga keterangan-keterangan yang diperoleh penulis dipaparkan dalam penulisan ini).

Teknik pengumpulan data yang gunakan berupa data primer dan data sekunder, sedangkan metode pengumpulan data, menggunakan metode observasi, interview, dan studi pustaka. Pada analisa data dan hasil penelitian berisi pemaparan tentang gambaran umum obyek yang diteliti dan faktor yang harus diperhatikan selama berlayar pada bagan pemisah lalu lintas selat Kanmon Jepang. Untuk itu, diperlukan kecakapan pelaut yang baik agar permasalahan tersebut dapat diatasi agar terwujudnya suatu pelayaran yang aman selama berlayar didalam bagan pemisah lalu lintas.

Kata Kunci: Selat Kanmon, Prosedur

Based on the functions of the Kanmon Martis as a vessel traffic service providers are very important in supporting the smooth sailing in the traffic separation scheme Kanmon strait Japan. In that case the procedure set sail on a traffic separation scheme that need special attention with respect to the busy traffic conditions and water conditions as well as natural factors that occur in these waters.

Theoretical basis taken in this thesis is based on the problems that often arise on board. Such as an emergency situation due to heavy traffic conditions, observations disruption caused by fog, and the high tide and low tide chart inside the traffic separation Japan Kanmon Strait waters. In this paper the authors also use rules derived from the theory related to topics discussed. Moreover, the authors use basic methods used in this study is qualitative and descriptive method (a method of observation, so the descriptions obtained by the author can be presented in this paper).

Data collection techniques that I use in the form of primary data and secondary data, while the data collection methods, the authors use the method of observation, interview, and literature study. In the data analysis and the results of the study contains a general overview of the exposure of the authors of the object studied and the factors to be considered during a sail on a chart of traffic separation Japan Kanmon strait. For that, they need a good sailor skills so that these problems can be overcome in order to realize a safe voyage for sailing in the traffic separation scheme.

Keywords: Kanmon Strait, procedure.

I. PENDAHULUAN

Semakin maju dan berkembangnya pelayaran yang ditunjang oleh perekonomian dunia yang semakin maju dimana negara yang satu dengan yang lain saling membutuhkan terutama kebutuhan ekspor impor. Hal ini menyebabkan armada kapal sebagai sarana pengangkutannya bertambah ramai. Dengan semakin ramainya lalu lintas laut, maka untuk kelancaran keamanan dari kapal-kapal yang bervnavigasi perlu adanya pengetahuan khusus. Kecakapan akan pelaksanaan/penerapan pengetahuan tentang bagaimana bervnavigasi yang sesuai P2TL (Peraturan Pencegahan Tabrakan Di laut), adapun aturan-aturan berdasarkan dengan aturan:

Aturan 9 mengenai alur-alur pelayaran sempit yang menjelaskan sebuah kapal jika berlayar mengikuti arah alur pelayaran atau air pelayaran sempit, harus berlayar sedekat mungkin dengan batas luar alur pelayaran atau air pelayaran yang terletak di sisi lambung kanannya selama masih aman dan dapat dilaksanakan.

Aturan 10 mengenai bagan pemisah lalu lintas laut yang menjelaskan kapal yang berlayar dibagan pemisah lalu lintas harus berlayar di dalam jalur lalu lintas yang sesuai dengan arah lalu lintas umum untuk jalur tersebut, sejauh masih dapat dilaksanakan tetap bebas dari garis pemisah lalu lintas laut.

Namun pada kenyataannya di atas kapal, sering kali terjadi kecelakaan yang diakibatkan karena kurangnya tanggung jawab perwira kapal saat melaksanakan tugas jaga. Tanggung jawab yang dimaksudkan antara lain adalah tentang kecakapan dalam melaksanakan tugas jaga di anjungan. Selama berlayar di bagan pemisah lalu lintas, perwira yang

bertugas jaga diharuskan untuk mengenali dan memahami kondisi pelayaran yang sedang dilewatinya. Segala informasi yang berkaitan tentang daerah tersebut seperti kondisi cuaca, arus, rambu-rambu atau *spesial mark* yang berada di perairan tersebut, sinyal komunikasi darurat yang bisa dihubungi apabila terjadi situasi berbahaya, dan peraturan-peraturan yang berlaku di perairan wilayah setempat yang dapat diperoleh dari buku kepanduan bahari untuk daerah yang bersangkutan. Semua informasi yang diterima selama melaksanakan tugas jaga harus selalu diinformasikan kepada perwira jaga selanjutnya, sehingga tidak menimbulkan keragu-raguan dalam melaksanakan tugas jaga yang pada akhirnya dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal.

Mengingat betapa pentingnya bennavigasi pada alur lalu lintas yang sangat ramai, khususnya di daerah-daerah perairan Selat Kanmon Jepang yang dikategorikan mendapat perhatian khusus saat melewatkannya, maka diperlukan pelaut-pelaut yang handal dan cakap, yang memenuhi standar dan sebagai cermin kecakapan pelaut yang baik. Kecakapan pelaut yang baik disini yaitu pelaut-pelaut yang dapat mengambil suatu tindakan yang dianggap perlu guna menghindari bahaya-bahaya navigasi ataupun bahaya-bahaya tubrukan yang senantiasa mengancam dalam setiap pelayaran. Dan juga seorang pelaut harus dapat mempergunakan semua peralatan navigasi guna menghindari bahaya tubrukan secara tiba-tiba. Selain itu semua *navigator* yang berlayar di bagan pemisah lalu lintas di Selat Kanmon Jepang, harus mengikuti petunjuk yang disarankan oleh *Vessel Traffic Service* setempat, dalam hal ini yaitu Kanmon Martis. Kanmon Martis adalah suatu badan yang didirikan oleh penjaga pantai di Jepang yang misinya adalah untuk menjaga dan meningkatkan keselamatan dan efisiensi lalu lintas kapal di Selat Kanmon. Semua kejadian selalu dipantau dan akan segera diinformasikan kepada seluruh kapal yang melewati wilayah perairan Selat Kanmon. Tentunya untuk itu, semua kapal diharuskan melaporkan kondisi kapalnya menggunakan radio *VHF channel* 16 sebagai *channel* yang telah ditentukan oleh Kanmon Martis.

Perairan Selat Kanmon Jepang yang dikenal sangat ramai, membutuhkan perhatian khusus saat berlayar di dalam bagan pemisah lalu lintas perairan tersebut. Informasi-informasi mengenai kondisi perairan, arus, kondisi cuaca, dan aturan-aturan berkaitan dengan bagan pemisah lalu lintas di wilayah Selat Kanmon Jepang harus dipahami dan diperhatikan demi kelancaran pelayaran itu sendiri. Berdasarkan permasalahan diatas dapat diambil suatu pokok permasalahan yang untuk selanjutnya dijadikan rumpusan masalah, agar mempermudah penulis dalam pencarian solusi dan pemecahan masalah.

II. KAJIAN PUSTAKA

A. KAJIAN PUSTAKA

1. Prosedur

Seperti yang dikutip di *wikipedia*, Prosedur adalah serangkaian aksi yang spesifik, tindakan atau operasi yang harus dijalankan dengan cara yang sama agar selalu memperoleh hasil yang sama dari keadaan yang sama. Lebih tepatnya, kata ini bisa mengindikasikan rangkaian aktivitas, tugas-tugas, langkah-langkah, keputusan-keputusan, perhitungan-perhitungan dan proses-proses, yang dijalankan melalui serangkaian pekerjaan yang menghasilkan suatu tujuan yang diinginkan, suatu produk atau sebuah akibat.

Prosedur juga dijelaskan dengan serangkaian metode untuk melakukan suatu tugas atau langkah yang diambil untuk mencapai suatu akhir.

2. Bagan Pemisah Lalu Lintas

Untuk memudahkan bennavigasi di Selat Kanmon Jepang pemerintah Jepang membuat bagan pemisah lalu lintas yang biasa disebut dengan *Kanmon Traffic*. Bagan pemisah lalu lintas adalah suatu bagan yang dibuat untuk mengatur lalu lintas pelayaran guna menghindari bahaya tubrukan khususnya pada daerah pelayaran yang ramai dan harus mengikuti peraturan pada bagan pemisah tersebut.

Pada konferensi 1972 IMCO sekarang menjadi IMO, merekomendasikan agar sesegera mungkin memberlakukan peraturan yang seragam dan secara internasional dasar-dasar pemisah alur lalu lintas hal ini timbul karena semakin ramainya kapal-kapal yang berlayar dan semakin banyaknya kecelakaan tubrukan di daerah alur sempit, sehingga kemudian pada tahun 1973 terdapat beberapa TSS (*traffic separation scheme*) yang diterima dan diakui oleh IMO (*international maritime organization*).

Dijelaskan dalam resolusi IMCO a.284 (VIII) ada beberapa macam bagan pemisah lalu lintas diantaranya sebagai berikut :

a. *Traffic Separation Scheme* (TSS) atau tata pemisah lalu lintas

Sebuah bagan lalu lintas kapal yang arah atau haluannya berlawanan atau hampir berlawanan dengan menggunakan sebuah daerah atau garis pemisah alur lalu lintas atau alat lainnya.

b. *Traffic Line* (Alur Lalu lintas)

Daerah yang diberi batas yang jelas, dimana didalamnya digunakan untuk lalu lintas.

c. *Separation Zone or Line* (SZL)

Daerah atau garis pemisah yang memisahkan lalu lintas dari arah yang satu dengan lalu lintas dari arah lainnya, atau mungkin juga digunakan untuk memisahkan dari alur lalu lintas dengan zona lalu lintas dekat pantai.

d. *Inshore Traffic Zone* (ITZ)

Daerah lalu lintas dekat pantai, daerah tertentu antara daratan yang berbatasan dari sebuah TSS dengan pantai yang berbatasan yang dipergunakan untuk lalu lintas pantai (*coastal traffic*).

Setiap kapal yang menggunakan bagan pemisah lalu lintas harus mengikuti arah atau haluan yang telah ditentukan yang ditandai dengan panah pada peta. Kapal-kapal yang melakukan pelanggaran ini dilaporkan kepada negara asal masing-masing. Sebelum tahun 1972 hal ini sering terjadi. Karena garis pemisah tidak selalu ditandai dengan pelampung, maka alur itu harus dilayari dengan penuh ketelitian, karena besar kemungkinan bahwa kapal berhaluan didekat tepi batas garis tidak nyasar ke alur lalu lintas yang disediakan bagi yang berhaluan didekat tepi batas garis tidak nyasar ke alur lalu lintas yang disediakan bagi haluan yang berlawanan dengannya, dimana akan timbulkan bahaya tubrukan.

3. Aturan – aturan

Pada umumnya setiap kapal yang berlayar di suatu selat harus senantiasa bergerak dengan kecepatan aman, sehingga dapat mengambil tindakan

yang tepat dan berhasil untuk menghindari baha tubrukan dan dapat dihentikan dalam jarak yang sesuai dengan keadaan dan kondisi yang ada dalam menentukan kecepatan aman dan juga harus senantiasa melakukan pengamatan yang layak, baik dengan pengelihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana tersedia yang sesuai dengan keadaan yang terjadi terhadap situasi bahaya tubrukan.

Menurut **Istopo**, tentang zona lalu lintas dekat pantai menjelaskan: Dalam tata pemisahan lalu lintas telah banyak dibuat zona lalu lintas dekat pantai dengan tujuan agar kapal-kapal pelayaran pantai tidak memasuki jalur lalu lintas karena sangat membahayakan bila kapal-kapal itu memasuki jalur lalu lintas dengan arah berlawanan.

III. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif.

Menurut Nasehudin dan Gozali (2012:130) data kualitatif adalah teknik pengumpulan data dalam penelitian kualitatif dengan menelaah dokumen yang ada untuk mempelajari pengetahuan atau fakta yang hendak diteliti. Analisa dokumen biasanya dilakukan dalam penelitian sejarah dan harus didukung oleh pengetahuan teoritis yang memadai dari peneliti. Analisis dokumen merupakan teknik utama dalam penelitian kualitatif dan dapat pula hanya sebagai pendukung/penunjang. Sesuai dengan sifatnya dari data tersebut maka peneliti menggunakan teknik pengolahan data non statistik yaitu pengolahan data dengan tidak menggunakan analisis-analisis statistika, melainkan dengan analisis kualitatif. Analisis kualitatif yaitu pengambilan kesimpulan umum berdasarkan hasil-hasil observasi secara khusus, proses berpikir induktif dimulai dari keputusan-keputusan khusus (data yang terkumpul) kemudian diambil kesimpulan secara umum.

Menurut cokroaminoto (2013:1) analisis isi (*content analysis*) adalah penelitian yang bersifat pembahasan mendalam terhadap isi suatu informasi tertulis atau tercetak dalam media massa. Pelopor analisis isi adalah Harold D. Lasswell, yang mencetuskan teknik symbol coding, yaitu mencatat lambang atau pesan secara sistematis, kemudian diberi interpretasi.

Analisis isi dapat digunakan untuk menganalisis semua bentuk komunikasi. Baik surat kabar, berita radio, iklan televisi maupun semua bahan-bahan dokumentasi yang lain. Hampir semua disiplin ilmu sosial dapat menggunakan analisis isi sebagai teknik/metode penelitian. Sejalan dengan kemajuan teknologi, selain secara manual kini telah tersedia komputer untuk mempermudah proses penelitian analisis isi, yang dapat terdiri atas dua macam, yaitu perhitungan kata-kata dan "kamus" yang dapat ditandai dan sering disebut *general inquirer program*.

Analisis isi tidak dapat diberlakukan pada semua penelitian. Analisis isi dapat dipergunakan jika memiliki syarat berikut. Pertama, data yang tersedia sebagian besar terdiri dari bahan-bahan yang terdokumentasi (buku, surat kabar, pita rekaman, naskah/manuscript). Kedua, ada keterangan lengkap atau kerangka teori tertentu yang menerangkan tentang metode pendekatan terhadap data tersebut. Ketiga, peneliti memiliki kemampuan teknis untuk mengolah bahan-bahan/data-data yang dikumpulkannya, karena sebagian dokumentasi tersebut bersifat sangat khas/spesifik.

IV. DISKUSI

A. Analisa Masalah

Berdasarkan penelitian dan observasi yang dilakukan penulis selama melaksanakan praktik laut di MV.ANGGREK diketahui bahwa kondisi perairan pada bagan pemisah lalu lintas selat Kanmon merupakan perairan yang memerlukan prosedur tersendiri sesuai dengan karakteristik yang dimiliki. Bentuk geografis selat Kanmon itu sendiri yang sempit dengan lebar 1 mil dan tidak lebih dari 0.25 mil pada bagian yang paling sempit. Ditambah lagi dengan banyaknya kapal-kapal yang masuk dan keluar melewati bagan pemisah perairan ini. Hal ini bisa sangat membahayakan apabila para navigator kurang sigap dalam mengambil tindakan yang diperlukan. Dapat dibayangkan apabila dua buah kapal yang mempunyai lebar hampir sama besar dan berpapasan dalam selat dan tidak terjadi komunikasi yang baik antara keduanya, sangat mungkin untuk terjadi situasi yang sangat berbahaya.

Prosedur berlayar ini harus diikuti oleh setiap kapal yang melewati perairan tersebut dengan memperhatikan kondisi lalu lintas perairan, keadaan arus dengan kekuatan yang dapat berubah sewaktu-waktu, mengadakan pengamatan secara terus menerus dengan penglihatan, pendengaran, dan juga dengan sarana yang ada di atas kapal, mempersiapkan data-data yang diperlukan sebelum melewati setiap garis pelaporan, dan menghindari larangan-larangan yang telah ditetapkan selama berlayar.

Maka dari itu peneliti tertarik untuk membahas tentang bagaimana prosedur belayar yang harus diikuti pada saat berlayar melewati Selat Kanmon Jepang di MV.Anggrek dan kendala-kendala apa saja yang muncul pada saat berlayar melewati Selat Kanmon Jepang di MV.Anggrek.

B. Pembahasan Masalah

1. Prosedur berlayar yang harus diikuti pada saat melewati Selat Kanmon Jepang di MV.Anggrek Dari fakta-fakta yang penulis temukan selama melakukan penelitian, prosedur berlayar pada bagan pemisah lalu lintas selat Kanmon adalah sebagai berikut

a. Mengikuti aturan-aturan yang telah ditetapkan Kanmon Martis dalam peranannya dalam kelancaran lalu lintas pelayaran di dalam bagan pemisah perairan tersebut.

Adapun aturan-aturannya adalah :

- 1) Kapal yang masuk atau keluar dari selat harus menghindar dari navigasi kapal lain yang berada di dalam selat.
- 2) Kapal tidak boleh bermavigasi secara bersamaan di dalam selat
- 3) Kapal yang bermavigasi di dalam selat Kanmon harus mengambil jalur kanan pada saat melewatiinya baik untuk kapal yang masuk maupun yang keluar. Namun bagi kapal dengan kurang dari 100 GRT dan sedang bertemu kapal lain dengan GRT diatasnya, maka harus melewati sisi lambung kanan dari kapal tersebut.
- 4) Kapal-kapal yang bertemu dengan kapal lain di dalam selat, masing-masing harus mengambil jalur sebelah kanan dari selat ini.
- 5) Kapal tidak boleh mendahului kapal lain di terusan kecuali di terusan Kanmon.
- 6) Kapal dimungkinkan untuk mendahului kapal lain di terusan Kanmon apabila keadaan di

- sekitar memungkinkan dan kondisinya memungkinkan untuk dilakukan sebelum keduanya bertemu. Ketika kapal sedang didahului oleh kapal lain tidak membutuhkan perintah yang lain dari kapal lain pada saat akan mendahului dengan aman dan pada saat kapal mendahului kapal lain dapat melewati dengan aman.
- 7) Kapal yang bernavigasi ke bagian hulu yaitu di daerah Hayatomo Seto harus menjaga kecepatannya minimal 3 knots atau lebih.
 - 8) Ketika kapal dengan 300 GRT atau lebih dan akan memasuki pelabuhan dan melewati *Wakamatsu Passage* atau yang akan keluar melewati *Wakamatsu Passage* atau *Oku Dokai Passage* harus mengikuti perintah yang diberikan oleh sinyal pengontrol lalu lintas.
 - 9) Setiap kapal yang akan memasuki pelabuhan berhak untuk berhaluan di sebelah kanan berlawanan dengan haluan kapal lain yang sedang melaju di jalur lain di selat Kanmon.
 - 10) Setiap kapal berlayar di selat Kanmon diharuskan melaju dengan kecepatan yang mana tidak menyebabkan bahaya terhadap kapal lainnya.
 - 11) Berkomunikasi dengan Kanmon Martis sehubungan dengan informasi yang diperlukan dan melaporkan posisi kapal dengan tujuan Kanmon Martis dapat memonitor dan memandu kapal kita selama bernavigasi di selat Kanmon.
- b. Mengirimkan laporan terkait dengan keadaan kapal dan pelabuhan tujuan.
- Kanmon Martis mewajibkan bagi kapal-kapal yang akan memasuki wilayah perairan selat Kanmon untuk mengirimkan laporan. Data-data yang harus dilaporkan antara lain :
- 1) Nama kapal
 - 2) GRT dan panjang kapal
 - 3) ETA pada saat melewati garis pelaporan
 - 4) Nama pelabuhan atau tempat labuh yang akan dituju
 - 5) *Call Sign*
 - 6) MMSI
 - 7) Jenis kapal
 - 8) *Draft* maksimum pada saat melewati garis pelaporan
 - 9) Nama pelabuhan asal
 - 10) ETD dari pelabuhan tujuan
 - 11) Ada atau tidaknya pandu diatas kapal
- Laporan ini dinamakan laporan pra masuk. Pengiriman laporan ini dilakukan pada siang hari sebelum kapal memasuki bagan pemisah lalu lintas selat Kanmon. Selain itu, setelah kapal berada di dalam wilayah perairan Kanmon, maka diwajibkan juga untuk melapor kepada Kanmon Martis pada saat melewati setiap *reporting line*. Setiap *reporting line* mempunyai nama yang berbeda-beda sesuai dengan tempatnya. Untuk nama dan posisi dari *reporting line* itu sendiri telah disebutkan di bagian hasil penelitian pada skripsi. Data-data yang harus dilaporkan saat melewati *reporting line* di selat Kanmon, diantaranya :
- 1) Nama kapal
 - 2) *Call sign*
 - 3) Kode jalur yang dilewati
 - 4) GRT kapal
 - 5) *Draft* kapal
 - 6) Tujuan
- Proses pengiriman laporan ini dengan menggunakan *VHF channel* 16 atau 13. Khusus untuk kapal-kapal yang dilengkapi dengan AIS hrs mengirimkan laporan kode pelabuhan yang dituju dan rute mana yang digunakan menuju pelabuhan tujuan tersebut. Hal ini bertujuan menginformasikan kepada kapal lain yang sedang bernavigasi dengan rute pelayaran yang sama di selat Kanmon.
- c. Memahami penunjukan sinyal yang mengindikasikan arah dan kekuatan arus.
- Sebagai pedoman untuk mengindikasikan arus yang sedang terjadi di selat pada waktu tertentu, Kanmon Martis telah menyediakan rambu-rambu berupa sinyal-sinyal arus. Sinyal yang ditunjukkan berupa :
- 1) Huruf E atau W
 - Sinyal ini mengindikasikan arah dari arus yang sedang terjadi di daerah tersebut.
 - 2) Digit A atau digit-digit yang lain dari 0 – 13
 - Sinyal-sinyal ini menunjukkan kekuatan arus yang sedang terjadi di daerah tersebut dalam satuan knots. Simbol-simbol digit ini dapat diabaikan apabila kekuatan arus itu tidak dapat ditekan, artinya kekuatannya tidak membahayakan.
 - 3) Anak panah naik atau turun
 - Sinyal-sinyal ini mengindikasikan arus di daerah tersebut sedang dalam keadaan pasang naik atau turun secara spesifik. Arah panah naik yaitu sedang dalam keadaan pasang naik dan arah panah turun yaitu arus dalam keadaan pasang turun.
- Setiap kapal hendaknya menghindari memasuki wilayah selat Kanmon saat perubahan arus pasang dan surutnya sedang berlangsung. Hal ini sangat berbahaya bagi kapal-kapal yang mempunyai draft dalam. Karena terdapat beberapa bagian yang selat yang kedalamannya sekitar 8.2 m – 9.5 m. Untuk kapal-kapal yang mempunyai draft tinggi sebaiknya pada saat pasang ketika memasuki selat. Sebagai perhatian untuk para navigator, sebaiknya melakukan kontak dengan Kanmon Martis untuk mendapatkan informasi yang lebih lengkap mengenai arus yang sedang terjadi.
- d. Memasang isyarat bendera sesuai dengan pelabuhan tujuan kapal.
- Pemasangan isyarat bendera internasional diharuskan bagi kapal-kapal yang melewati bagan pemisah lalu lintas selat Kanmon Jepang dalam proses menuju pelabuhan yang menjadi tujuannya. Berikut ini adalah keterangan pemasangan bendera sesuai dengan pelabuhan tujuan kapal :
- 1) Proses menuju pintu masuk timur Kanmon Kaikyo.
 - Memasang bendera E di bawah *repeater* pertama.

- 2) Proses menuju pintu masuk barat Kanmon Kaikyo.
Memasang bendera W di bawah *repeater* pertama.
- 3) Proses menuju pelabuhan Moji.
Memasang bendera M di bawah *repeater* pertama.
- 4) Proses menuju pelabuhan Shimonoseki.
Memasang bendera S di bawah *repeater* pertama.
- 5) Proses menuju pelabuhan Tanoura
Memasang bendera T di bawah *repeater* pertama.
- 6) Proses menuju pelabuhan Kokura.
Memasang bendera K di bawah *repeater* pertama.
- 7) Proses menuju pelabuhan Nishiyama.
Memasang bendera N di bawah *repeater* pertama.
- 8) Proses menuju pelabuhan Wakamatsu.
Memasang bendera Y di bawah *repeater* pertama.
- 9) Proses menuju Kanmon Ko.
Memasang bendera K kemudian diganti bendera P kemudian diganti bendera K.

e. Larangan-larangan

Didalam berlayar di selat Kanmon terdapat larangan-larangan atau aturan yang melarang bagi kapal-kapal untuk melakukan lego jangkar di daerah perairan tersebut. Aturan ini mutlak dilakukan karena dikhawatirkan apabila kapal melakukan kegiatan berlabuh jangkar maka dapat menimbulkan keadaan bahaya bagi keselamatan pelayaran kapal lain.

Selain berlabuh jangkar, melepaskan tali tunda bagi kapal-kapal yang sedang menunda juga tidak diperbolehkan selama berlayar di selat kanmon ini. Hal ini juga dilarang karena sesuai pertimbangan yang sama dengan halnya berlabuh jangkar yaitu dikhawatirkan membahayakan keselamatan pelayaran kapal lain yang melewati perairan ini.

Akan tetapi ada beberapa kondisi yang memungkinkan bagi kapal untuk melanggar larangan-larangan tersebut. Hal ini berlaku apabila kapal mengalami kondisi berikut ini :

- 1) Ketika sebuah kapal dalam kondisi akan menghindari kecelakaan dengan kapal lain.
- 2) Ketika sebuah kapal dalam kondisi tidak dapat dikendalikan.
- 3) Ketika sebuah kapal bertindak sebagai penyelamat atau sedang dalam proses memberikan pertolongan kepada kapal lain yang sedang dalam keadaan darurat.
- 4) Ketika sebuah kapal sedang dalam kondisi perbaikan atau sedang melakukan sebuah pekerjaan di dalam perairan tentunya atas ijin kepala pelabuhan setempat.

2. Cara mengatasi kendala-kendala yang muncul dalam berlayar di Selat Kanmon Jepang.

- a. Situasi khusus yang dikarenakan kondisi selat Kanmon yang sempit dengan banyaknya jumlah kapal yang melewati perairan ini.
- 1) Sebagaimana yang telah diketahui, kondisi perairan pada bagian pemisah lalu lintas selat Kanmon perlu mendapat perhatian

khusus, maka dari itu di Selat Kanmon dibuat skema pemisah lalu lintas.

Skema pemisah lalu lintas di selat Kanmon merujuk pada aturan-aturan yang telah ditetapkan dan telah diberlakukan oleh Kanmon Martis. Sebagaimana telah dijelaskan bahwa misi dari Kanmon Martis itu sendiri adalah untuk menjaga dan meningkatkan keamanan dan efisiensi dari angkutan barang di jalur Kanmon.

Untuk itu, segala hal yang berhubungan dengan pelayanan mengenai alur lalu lintas di selat Kanmon seperti rute lalu lintas, hambatan-hambatan lalu lintas, daerah-daerah pelayaran yang berbahaya, informasi tentang adanya kapal yang sedang dalam keadaan terbatas oleh geraknya didalam selat Kanmon, informasi mengenai kapal-kapal yang sedang dalam jarak terdekat dengan kapal kita, dan informasi-informasi penting lainnya yang berkaitan dengan keselamatan dan kelancaran dalam bernavigasi disediakan dan diberikan oleh Kanmon Martis sehubungan dengan perannya sebagai pusat pelayanan lalu lintas kapal di selat Kanmon.

Kanmon Martis

Kanmon Martis mengatur dan meningkatkan keselamatan pelayaran di jalur Kanmon dengan cara :

- a) Pengumpulan, memverifikasi, dan memonitor kapal-kapal yang melewati selat Kanmon dengan menggunakan sensor-sensor dan pemanfaatan peralatan-peralatan navigasi seperti RADAR, AIS, dan *VHF Radio Telephone*.
 - b) Menyediakan informasi-informasi yang dibutuhkan bagi keselamatan kapal.
 - c) Memberikan saran-saran yang berhubungan dengan navigasi kapal bila dianggap perlu untuk keselamatan kapal untuk menghindar dari bahaya-bahaya yang diduga dan kemungkinan terjadinya pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan-peraturan lalu lintas.
 - d) Menginstruksikan kepada kapal-kapal untuk bersiap di luar jalur navigasi dalam kasus visibilitas terbatas dan kasus-kasus lainnya yang ditentukan oleh peraturan-peraturan pelabuhan.
- Disamping informasi yang diberikan oleh *VHF radio communication*, Kanmon Martis data-data mengenai arus pasang naik dan pasang surut serta informasi-informasi lalu lintas lainnya dengan sinyal-sinyal penerangan bagi kapal. Informasi bantuan navigasi lainnya disediakan melalui saluran radio, telepon dan internet.
- 3) Pemberlakuan aturan-aturan lalu lintas berdasarkan GRT kapal

Aturan-aturan yang dirancang dalam rangka penyelenggaraan pelayaran yang aman selama berlayar di bagian pemisah lalu lintas selat Kanmon, telah diberlakukan dan ditetapkan oleh Kanmon Martis. Pemberlakuan aturan-aturan tersebut disesuaikan menurut GRT kapal yang berlayar di dalamnya.

Berikut adalah peraturan-peraturan dasar bermavigasi di jalur Kanmon sesuai dengan GRT kapalnya:

- a) Sebuah kapal yang kurang dari 300 GRT kecuali bermacam-macam jenis kapal, harus membatasi haluan terhadap kapal yang lebih dari 300 GRT.
- b) Ketika sebuah kapal yang lebih dari 300 GRT melaju di jalur Kanmon, Kapal tersebut harus memasang sebuah isyarat angka " 1 " menurut isyarat bendera internasional dan dipasang pada tiang kapal tersebut.
- c) Kapal-kapal dengan 10.000 GRT atau lebih dan kapal-kapal tanker dengan lebih dari 3000 GRT yang akan berlayar melewati jalur Haytoma Seto, harus segera melapor kepada Kanmon Martis pada siang hari sebelum memasuki jalur tersebut.
- d) Kapal-kapal dengan 10.000 GRT atau lebih dan kapal-kapal tanker dengan lebih dari 3000 GRT harus melapor kepada Kanmon Martis melalui *VHF Radio channel 16* dan 13 ketika melewati titik-titik pelaporan pada setiap *reporting line* yang dilaluinya.

4) Wajib Pandu (*pilotage*)

Di dalam perairan-perairan khusus seperti perairan selat kanmon, memang termasuk daerah wajib pandu. Sehingga bagi kapal-kapal yang memenuhi syarat yang telah ditetapkan untuk wajib menggunakan pandu selama berlayar di perairan ini, harus segera melapor dan mengirimkan berita kepada pihak kepaduan setempat dalam hal ini *Kanmon Pilot*.

Laporan pengiriman berita ini harus dikirimkan tidak lebih dari 2 jam sebelum kapal memasuki wilayah Haesaki atau Mutsure Shima yang merupakan pintu masuk dari skema pemisah lalu lintas di perairan ini. Adapun persyaratan-persyaratan bagi kapal sehingga kapal tersebut masuk dalam kategori wajib pandu adalah sebagai berikut :

- a) Semua kapal dengan 10.000 GRT dan lebih dan melewati Kanmon Kaikyo.
- b) Kapal-kapal dengan 3000 GRT dan masuk atau berlabuh di Kanmon Ko.
- c) Kapal-kapal Jepang dengan 1000 GRT dan lebih, tidak dapat menggunakan navigasi internasional,

masuk atau berlabuh di Wakamatsu Ko 1 – 4.

- d) Kapal-kapal Jepang dengan 1000 GRT dan lebih dengan memuat muatan yang berbahaya tidak bisa untuk transit secara internasional, masuk dan berlabuh di Kanmon Ko.
- e) Kapal-kapal dengan 300 GRT dan lebih dan berada pada jalur navigasi internasional atau kapal-kapal asing, masuk dan berlabuh di Wakamatsu 1 – 4.
- f) Kapal-kapal dengan 300GRT dan lebih dengan muatan berbahaya dan berada pada jalur navigasi internasional atau kapal-kapal asing, dapat masuk dan berlabuh di Kanmon Ko.

Dalam pelayanan kepaduannya, Kanmon Martis telah menyediakan daerah-daerah yang ditentukan sebagai tempat untuk naiknya pandu-pandu (*pilot boarding areas*). Hal ini bertujuan agar memudahkan pihak kapal yang sedang menunggu pandu serta bagi pandu itu sendiri dalam mencari posisi kapal yang telah ditugaskan kepadanya. Adapun daerah-daerah naiknya pandu-pandu tersebut antara lain :

- a) Jalan masuk bagian barat
Kapal-kapal dengan *draft* lebih dari 14 m atau dengan panjang lebih dari 250 m, daerah naiknya pandu kira-kira 1,5 mil bagian utara dari Mutsure Shima Lights (33°58' N / 130°52' E).
- b) Jalan masuk bagian timur
Daerah naiknya pandu kira-kira kurang lebih 1,3 mil timur laut dari He Saki Lights.

5) Garis Pelaporan (*Reporting Line*)

Menurut undang-undang regulasi pelabuhan-pelabuhan di Jepang, kapal-kapal harus mengirimkan laporan pramasku ke salah satu garis pelaporan yang terdapat di selat Kanmon. Pelaporan ini dilaksanakan pada siang hari sebelum hari kedatangan. Kemudian pada saat kapal akan melewati garis pelaporan ini, harus membrikan laporan terkait dengan posisinya dan garis pelaporan yang dilewatinya.

Berdasarkan dari pedoman administrasi dari kepemimpinan regional markas besar penjaga pantai Jepang ke-7, kapal-kapal yang telah terdaftar atau yang akan melewati garis pelaporan ini diperintahkan untuk mengirim laporan posisi kepada Kanmon Martis.

Sarana yang digunakan untuk mengirimkan laporan adalah dengan menggunakan *VHF channel 16* atau 13 atau dengan telepon (093-372-0099 atau 0090) sebagai dasar untuk prosedur berikutnya.

Sebuah kapal dengan 10.000 GRT dan diatasnya (sebuah kapal tanker dengan

3000 GRT) yang mana akan memasuki jalur kanmon harus melapor sesegera mungkin setelah kapal melewati garis pelaporan. *Kanmon Martis User Manual (page 8)*

Adapun hal-hal yang harus dilaporkan pada saat mengirimkan laporan antara lain :

- 1) Nama kapal
- 2) GRT
- 3) Panjang kapal
- 4) ETA pada saat melewati garis pelaporan
- 5) Nama pelabuhan atau tempat labuh yang akan dituju
- 6) *Call Sign*
- 7) Jenis Kapal
- 8) *Draft* maksimum pada saat melewati garis pelaporan
- 9) Nama pelabuhan asal
- 10) ETD dari pelabuhan tujuan
- 11) Ada atau tidaknya pandu diatas kapal

Sebagaimana yang telah dijelaskan dan disertai dengan batas-batas dari garis pelaporan ini, maka kapal-kapal yang melewatiinya harus mengirimkan laporan sesuai dengan garis pelaporan yang dilewatinya. Semua laporan dikirimkan kepada Kanmon Martis melalui *VHF channel* 16 atau 13. Untuk mengetahui letak garis pelaporan selama melewati selat Kanmon dapat dilihat pada gambar 1.4 pada halaman lampiran skripsi.

b. Sering terjadinya kabut yang mengganggu pengamatan selama melaksanakan dinas jaga.

Bagan pemisah di perairan selat Kanmon merupakan alur yang ramai oleh kapal-kapal yang keluar masuk di bagan pemisah, sehingga pernah terjadi kecelakaan dan bahaya tubrukan. Oleh karena itu, setiap perwira harus memperhatikan dan melaksanakan tugas dan kewajibannya secara baik, tepat, dan bertanggung jawab terutama dalam hal pengamatan khususnya pada waktu jaga laut. Tiap kapal harus senantiasa melakukan pengamatan yang layak, baik dengan penglihatan dan pendengaran maupun dengan semua sarana yang ada sesuai dengan keadaan dan suasana yang ada yang bertujuan untuk membuat penilaian yang lengkap terhadap situasi kapal, perairan dan bahaya tubrukan. Pengamatan disini sangat penting mengingat alur pelayaran di selat Kanmon cukup ramai dan apabila lengah sedikit saja resikonya bisa fatal dan dapat menyebabkan kecelakaan dan bahaya tubrukan. Oleh karena itu, setiap perwira harus selalu mengadakan pengamatan secara terus menerus dengan penglihatan, pendengaran, dan juga dengan sarana yang ada diatas kapal.

Pada semua kapal, harus diberi paling sedikit seorang pengamat (*look out*) setiap saat terutama bila jarak nampaknya terbatas. Dalam keadaan bagaimanapun pengamat tadi harus mampu bertugas sepenuhnya. Tidak boleh ada tugas sampingan lain yang dapat mengganggu tugasnya sebagai pengamat tugas seorang pengamat dengan seorang juru mudi harus

dipisahkan, seorang pemegang kemudi tidak boleh merangkap sebagai pengamat, kecuali pada kapal kecil dimana anjungannya tidak terhalang dari pandangan sekelilingnya. Akan tetapi kadang-kadang dalam situasi tertentu seorang perwira jaga dapat dianggap satu-satunya orang sebagai pengamat di siang hari. Namun demikian hal ini harus diperhatikan apakah keadaan sekelilingnya tidak meragukan dan aman. Harus diperhatikan beberapa faktor seperti keadaan cuaca, jarak nampak, kepadatan lalu lintas, bahaya navigasi di dekatnya. Bila kondisinya seperti itu maka pengamat harus diberi bantuan tenaga. Sering dalam makhamah pelayaran ditekankan bahwa dibagian depan harus ditempatkan seorang pengamat, kecuali kalau keadaan cuaca tidak mengijinkan untuk melakukan hal tersebut.

Seorang pengamat harus melaporkan setiap lampu, kapal atau benda besar terapung yang nampak olehnya dan pada keadaan daya tampak terbatas harus melaporkan setiap semboyan kabut yang didengar. Namun demikian di perairan sempit dan ramai tidak perlu melaporkan apa yang ia lihat, dia harus menggunakan akalnya dan melaporkan benda yang ia lihat yang menurut pikirannya akan menimbulkan bahaya tubrukan yang tidak nampak dari anjungan.

c. Kekuatan arus dan perubahan pasang naik dan surut yang tinggi di wilayah perairan ini.

Pemasangan sinyal-sinyal penunjuk arah dan kekuatan arus pasang dan surut di selat Kanmon, sebagai sarana bagi kapal-kapal yang melewati daerah perairan tersebut dalam mengidentifikasi arus yang sedang terjadi pada saat itu. Struktur sinyal ini adalah sebuah penampang yang dipasang pada sebuah papan atau layar monitor dan biasanya berbentuk kotak dan dapat dilihat dari semua penjuru.

Terdiri dari empat sisi yang masing-masing sisinya menunjukkan sinyal arus yang akan dilewati kapal. Penunjukkan bisa saja berbeda-beda pada setiap sisi-sisinya sesuai dengan arus yang sedang terjadi. Setiap penunjukkan dari papan sinyal ini, hendaknya diperhatikan oleh para *navigator*, sehingga dapat segera dipahami apa yang ditunjukkan oleh sinyal ini dan dapat segera diambil tindakan yang akan dilakukan sehubungan dengan keadaan tersebut. Letak dari papan sinyal ini adalah di sepanjang selat Kanmon, yaitu di daerah Hayatomo Seto, Daiba Hanna, He Saki, dan dari posisi *North West* (NW) dari Kanmon Kaikyo, kira-kira 685 m timur laut dari jembatan Kanmon.

Sinyal-sinyal yang ditunjukkan oleh layar monitor pada papan sinyal ini antara lain :

- 1) Huruf E atau W
Sinyal ini mengindikasikan arah dari arus yang sedang terjadi di daerah tersebut.
- 2) Digit A atau digit-digit yang lain dari 0 – 13

Sinyal-sinyal ini menunjukkan kekuatan arus yang sedang terjadi di daerah tersebut dalam satuan knots. Simbol-simbol digit ini dapat diabaikan apabila kekuatan arus itu tidak dapat ditekan, artinya kekuatannya tidak membahayakan.

- 3) Arah panah naik atau turun
Sinyal-sinyal ini mengindikasikan arus di daerah tersebut sedang dalam keadaan pasang naik atau turun secara spesifik. Arah panah naik yaitu sedang dalam keadaan pasang naik dan arah panah turun yaitu arus dalam keadaan pasang turun. Sinyal-sinyal yang ditunjukkan oleh papan sinyal ini berwarna putih dan dapat membantu secara berkelanjutan dalam mengindikasikan arus yang sedang terjadi.

V. KESIMPULAN

A. Simpulan

- Berdasarkan hasil penelitian di tarik kesimpulan. kesimpulan dari permasalahan dalam skripsi ini:
1. Prosedur berlayar di selat Kanmon Jepang harus diikuti oleh setiap kapal yang melewati perairan tersebut dengan memperhatikan kondisi lalu lintas perairan, keadaan arus dengan kekuatan yang dapat berubah sewaktu-waktu, mengadakan pengamatan secara terus menerus dengan penglihatan, pendengaran, dan juga dengan sarana yang ada di atas kapal, mempersiapkan data-data yang diperlukan sebelum melewati setiap garis pelaporan, dan menghindari larangan-larangan yang telah ditetapkan selama berlayar.
 2. Kendala-kendala yang terjadi selama berlayar di selat Kanmon Jepang diantaranya adalah kondisi selat Kanmon yang sempit dengan banyaknya jumlah kapal yang melewati perairan ini, sering terjadinya kabut yang mengganggu pengamatan selama melaksanakan dinas jaga, kecepatan arus yang berubah-ubah di daerah selat Kanmon.

B. Saran

1. Sebaiknya bagi kapal-kapal yang melewati selat Kanmon memahami prosedur berlayar dengan memperhatikan kondisi lalu lintas perairan, keadaan arus dengan kekuatan yang dapat berubah sewaktu-waktu, mengadakan pengamatan secara terus menerus dengan penglihatan, pendengaran, dan juga dengan sarana yang ada di atas kapal, mempersiapkan data-data yang diperlukan sebelum melewati setiap garis pelaporan, dan menghindari

larangan-larangan yang telah ditetapkan selama berlayar.

2. Sebaiknya bagi kapal-kapal yang melewati selat Kanmon agar selalu berlayar melewati bagan pemisah lalu lintas yang benar dengan memperhatikan arahan dan perintah dari Kanmon Martis, melakukan pengamatan yang baik pada saat melakukan dinas jaga, dan selalu memperhatikan sinyal-sinyal penunjuk arus yang tersedia.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Tim Penyusun Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. 2015, Pedoman Penyusunan Skripsi Tim Penyusun Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, 2015, "Pedoman Penyusunan Skripsi" Semarang
- [2]. Cokroaminoto "Analisis Isi (*content analysis*) dalam Penelitian Kualitatif". 8 November 2013. <http://www.menulisproposalpenelitian.com/2011/01/analisis-isi-content-analysis-dalam.html>
- [3]. Martopo Arso, 1985, *Peraturan International Tentang Pencegahan Tabrakan Dilaut*, 1972. Tim Penyusun PIP Semarang
- [4]. *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 1972)*
- [5]. Sugiono, Metode Penelitian Manajemen Alfabetika – Bandung 2013
- [6]. *Standards Of Training Certification and Watchkeeping For Seafarers (1978), Ammended 1995*
- [7]. *Admiralty List Of Radio Signals, Vol 7 NP 287(2)*. Published By The Hydrographer Of The Navy, Taunton, Somerset, United Kingdom
- [8]. *Admiralty List Of Lights And Fog Signals, Vol F NP 79*. Published By The Hydrographer Of The Navy, Taunton, Somerset, United Kingdom
- [9]. *Sailing Directions (Enroute) Japan Volume II Publications 159*. Published By National Geospatial-Intelligence Agency, Bethesda, Maryland
- [10]. *Kanmon Martis User Manual Kanmon-Kaikyo Vessel Traffic Service Center*. Published By Japan Coast Guard

