



Penanganan terhadap Laratnya Jangkar SPB Charlie Marine saat Olahgerak Sandar di Pacitan

Fahrezy Danu Santoso¹, Arika Palapa², Yustiani Frastika³

¹⁻³ Politeknik Pelayaran Sulawesi Utara, Indonesia

Email: fahrezydanu29@gmail.com^{1*}, arika@poltekpel.ac.id², yustianifrastika@poltekpel.ac.id³

Jl. Trans Sulawesi KM.80 desa tawaang kecamatan tenga, Kec. Amurang, Kabupaten Minahasa Selatan, Sulawesi Utara 95355,

*Korespondensi penulis: fahrezydanu29@gmail.com

Abstract. *The berthing process is one of the ship's activities to lean or dock to the loading and unloading port. Many things need to be considered when carrying out the berthing process, one of which is the use of anchors as a ship berthing aid. The use of anchors it self needs some high attention because this activity poses quite a lot of risks for the whole. So from these two things it is necessary to prepare information about the state and changes in conditions around the loading and unloading port of the ship. Navigation tools are also needed on the ship to help detect the situation around the loading and unloading port.*

Keywords: *Ship berthing movement, anchor landing, navigation tools.*

Abstrak. Proses olahgerak sandar adalah salah satu kegiatan kapal untuk menyandar atau merapat ke pelabuhan bongkar muat. Banyak hal yang perlu diperhatikan saat melakukan olahgerak sandar, salah satunya adalah penggunaan jangkar sebagai alat bantu sandar kapal. Dalam penggunaan jangkar sendiri perlu beberapa perhatian tinggi dikarenakan kegiatan ini menimbulkan cukup banyak resiko bagi keseluruhan. Maka dari dua hal tersebut perlu dipersiapkan informasi tentang keadaan dan perubahan kondisi sekitar pelabuhan bongkar muat kapal. Diperlukan pula alat-alat navigasi dikapal guna membantu mendeteksi tentang keadaan sekitar pelabuhan bongkar muat kapal.

Kata kunci: Olahgerak kapal sandar, larat jangkar, alat navigasi.

1. PENDAHULUAN

Latar Belakang

Kapal merupakan sarana angkutan laut yang berperan penting demi menunjang pengangkutan penumpang berupa manusia, hewan, maupun makhluk hidup lainnya serta barang barang melalui jalur laut (Karim dkk., 2023). Dan disebutkan pada Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 dimana pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut sebagaimana menjadi sesuatu yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional.

Kapal sendiri merupakan sarana transportasi laut yang digunakan untuk memindahkan sesuatu dari satu tempat ke tempat lain, yang diawaki oleh anak buah kapal yang terdiri dari Nahkoda sebagai pemimpin kapal (Setiyawan, 2023). *Chief engineer* sebagai Ketua Kamar Mesin (KKM), *wacht officer* (perwira jaga) beserta anak buah kapal. Dan dalam pelayaran sendiri banyak hal yang menjadi perhatian dalam kelancaran berlayar suatu kapal, salah satunya pada saat kapal sandar untuk melakukan bongkar muat suatu muatan dalam kapal. Dengan keadaan yang tidak dapat diprediksi dengan tepat dari faktor luar kapal maupun dari

faktor dalam kapal, yang membuat suatu awak kapal harus memberi perhatian penuh serta tanggap akan memberi tindakan terhadap suatu kejadian. Salah satunya pada saat melaksanakan praktek laut di kapal SPB. Charlie Marine milik perusahaan PT. Kapuas Jaya Marine (KJM). Pada saat olahgerak kapal sandar di Pelabuhan PLTU Pacitan dengan menggunakan jangkar sebagai alat bantu sandar kapal yang mengalami kelaratan sehingga jangkar kehilangan fungsinya sebagai alat bantu sandar kapal.

Olahgerak kapal adalah salah satu kegiatan dalam berlayar yang memerlukan perhatian atau pengawasan khusus demi keselamatan kapal beserta awak kapal dan pihak jetty pelabuhan agar tidak terjadi kecelakaan yang tidak diinginkan dan proses bongkar muat kapal dapat terlaksanakan dengan efektif, efisien, dan aman, sehingga permasalahan kapal larat tidak terulang kembali. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengulas lebih dalam dalam sebuah karya ilmiah yang berjudul “penanganan terhadap laratnya jangkar SPB. Charlie Marine saat olahgerak sandar di Pacitan”

2. KAJIAN TEORITIS

Dalam penulisan pendeskripsian teori ini peneliti memilih dan mengambil beberapa narasumber, dan sumber dari beberapa buku dari kapal selama melaksanakan praktek laut, serta memperkuat dengan beberapa jurnal dari internet. Dengan judul Karya Ilmiah “Penanganan Terhadap Laratnya Jangkar SPB. Charlie Marine Saat Olahgerak di Pacitan.”, peneliti menjelaskan dengan teori yang baik dan benar sesuai dengan pengalaman dari peneliti sebagai pendukung.

Pengertian Berlabuh Jangkar

Pengertian Jangkar adalah suatu alat pemberat pada kapal atau perahu yang terbuat dari besi yang dapat diturunkan ke dalam air pada saat waktu berhenti agar kapal atau perahu tersebut tidak berubah kedudukan (Andhika, 2022). Jangkar merupakan suatu bagian yang tidak dapat dipisahkan dari suatu kapal, yang mana jangkar mempunyai fungsi selain sebagai penahan, jangkar yang beroperasi pada kapal juga mempunyai fungsi.

1. Untuk memaksa kapal ke dasar air.
2. Untuk menghindari tabrakan.
3. Untuk menjaga kapal di laut menghadapi ombak besar.
4. Untuk menjaga haluan melawan arah angin.
5. Untuk menghindari kapal kandas.

Proses Berlabuh Jangkar

Dalam proses lego jangkar sendiri ada beberapa hal yang harus dipersiapkan oleh para *crew* yang melakukan lego jangkar, diantara lain (Aditya, 2019):

1. Persiapan Lego Jangkar

Setelah para perwira di kapal, mendapat perintah nakhoda untuk mempersiapkan keperluan berlabuh, mereka harus melakukan persiapan- persiapan seperti:

- a) Kehadiran awak kapal pada saat menggunakan alat pelindung diri atau Alat Pelindung Diri (*Personal Protective Equipment*) dimaksudkan untuk menciptakan kondisi yang mendukung proses berlabuh agar aman dari bahaya.
- b) Konfirmasikan jangkar mana yang harus digunakan (kiri atau kanan).
- c) Lepaskan pengunci atau *bow stopper* sebelum memulai aktivitas.
- d) Periksa mesin jangkar untuk memastikan pompa yang akan digunakan adalah tipe yang siap digunakan. Petugas Jaga memverifikasi pengoperasian mesin jangkar dalam fungsi pemantauan.
- e) Jika perlu, gunakan pendorong haluan *bow thruster* untuk memastikan bahwa sistem ventilasi yang diperlukan terbuka.
- f) Sinyal visual bahwa benda bayangan siap diangkat, lampu jangkar menyala pada malam hari setelah operasi penahan selesai.
- g) Periksa dan pastikan kondisi di sekitar kapal aman dan bebas dari bahaya navigasi.

Penunjang Kegiatan Berlabuh Jangkar

Ada beberapa hal yang perl diperhatikan saat proses berlabuh jangkar agar dapat berjalan dengan baik, aman, dan efisien seperti:

1. Komunikasi

Komunikasi antara tim jembatan dan tim haluan harus akurat dan efektif, hal ini penting pada saat penahan dilakukan. Sebagai perwira di kapal, khususnya perwira yang bertugas menjaga haluan, pasti sudah paham dengan aturan pelaporan sesuai SMCP 14 (Standar Frasa Komunikasi Maritim) (Rizal, 2023). Selama berlabuh, sama pentingnya untuk memberikan perintah yang jelas dan tegas kepada kru. Keuntungan dari operasi seperti ini adalah bahwa setiap penyebaran operasional dapat dilaporkan ke anjungan kapan saja.

2. Pengoperasian mesin jangkar

Secara umum, pengoperasian jangkar dilakukan di bawah pengawasan dan pengendalian yang cermat. Penggunaan mesin jangkar harus di bawah pengawasan seorang perwira, dengan ketentuan bahwa mekanisme pengawasan ditempatkan dekat dengan sisi kapal atau pada posisi sedemikian rupa sehingga perwira dapat dengan bebas

mengamati posisi jangkar dan rantai jangkar ketika menggunakannya (Parerungan, 2019). Jika tidak, tanggung jawab ini harus diberikan kepada petugas yang kompeten dan berpengalaman dengan instruksi yang tepat dan akurat.

a) Pengamatan Langsung Terhadap Jangkar.

Perwira kapal mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk memberitahukan posisinya pada saat menggunakan jangkar dan rantai, harus melakukan pemeriksaan visual dan pengamatan dengan baik dan akurat berdasarkan perilakunya untuk menginformasikan Pesan telah disampaikan dengan benar dan tepatnya. Setiap perilaku yang tidak pasti dan tidak aman selama berlabuh harus dilaporkan kepada nakhoda dengan segera, akurat dan dalam waktu singkat.

b) Mengamati Jumlah Segel.

Pengamatan jumlah segel yang diturunkan dilakukan dengan pengamatan visual oleh petugas yang bertugas mengamati “kender” segel rantai. *Marker* seperti “kender” berukuran lebih besar dari biasanya, seperti *marker* dengan pola atau warna yang lebih cerah dan dapat diamati secara fungsional. Pada kapal modern, panjang rantai di bawah tali tambat (*mooring line*) ditampilkan secara digital pada panel kendali, lebih baik diamati secara visual daripada mengandalkannya. Ketika perwira kapal bertanggung jawab mengoperasikan mesin jangkar, awak kapal lainnya bertanggung jawab melakukan pengamatan visual.

c) Pelaporan ke Anjungan.

Ini adalah bagian lain dari tugas perwira yang bertanggung jawab atas keamanan dan keselamatan tim haluan. Perwira jaga bertugas sebagai orang kepercayaan nahkoda selama berlabuh. Direkomendasikan agar tindakan untuk setiap status pengoperasian dilaporkan ke master.

Pertanyaan yang dikirimkan ke laporan adalah sebagai berikut:

- 1) Posisi jangkar (posisi jangkar)
- 2) Format jam (posisi jangkar dalam arah jarum jam).
- 3) Poin utama (diskalakan menurut sistem derajat).
- 4) Dasar arah rantai (arah rantai).
- 5) Arah rantai pendek dari sisi kapal atau ketika rantai berada pada jarak yang jauh dari sisi kapal, memanjang dari balok jangkar.
- 6) Dari atas ke bawah/bila rantai vertikal sejajar dengan sisi kapal. Rantai tidak memanjang dan arah rantai adalah vertikal dari cincin jangkar sampai ke dasar laut.

3. Keselamatan

Perwira mempunyai wewenang dan tanggung jawab atas keselamatan peralatan dan awak kapal yang sedang melakukan operasi tambatan. Perwira juga harus menjamin keselamatan dirinya dan awak kapal saat melakukan operasi lego jangkar. Tindakan tidak aman harus diperhatikan dan diperbaiki serta perwira harus mampu mengarahkan dan mengarahkan awak kapal untuk melakukan operasi lego jangkar dengan benar dan aman.

3. METODELOGI PENELITIAN

Metode Penelitian

Penelitian adalah suatu proses atau rangkaian langkah-langkah yang digunakan secara terencana dan sistematis, guna mendapatkan pemecahan masalah atau jawaban terhadap pertanyaan-pertanyaan tertentu. Pada dasarnya penelitian adalah pendekatan sistematis untuk mengumpulkan, menganalisis, dan menafsirkan data untuk memperoleh informasi yang dapat dipercaya tentang suatu fenomena atau masalah tertentu. Umumnya metode penelitian digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian dan menguji hipotesis yang diajukan.

Jenis metode penelitian yang diterapkan oleh penulis adalah metode analisis kualitatif. Dengan pengalaman tentang kejadian yang dialami langsung oleh penulis, penulis dapat mengumpulkan data dari berbagai sumber serta dapat mengetahui secara detail dengan mengamati kejadian pada waktu itu dengan dibantu oleh beberapa sumber penguat penelitian seperti wawancara ke beberapa narasumber dan data pendukung dari dokumen dikapal maupun internet.

1. Tempat Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan oleh penulis pada saat melaksanakan praktek laut (Prala) di kapal SPB. Charlie Marine dengan pemilik perusahaan PT. Kapuas Jaya Marine (KJS), yang bertepatan kejadian ini berlangsung di Jetty PLTU Pacitan, Jawa Timur, Indonesia.

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan oleh peneliti selama melakukan praktek laut (PRALA) di atas kapal SPB. Charlie Marine selama \pm 12 bulan yang dimulai pada 04 Agustus 2023 sampai dengan 06 Agustus 2024 yang dimana adalah salah satu program dari POLITEKNIK PELAYARAN SULAWESI UTARA untuk menyelesaikan program ahli nautika tingkat 3 (ANT III).

Teknik Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan penulis mengacu pada informasi yang dikumpulkan langsung dari sumbernya untuk pertama kali oleh peneliti atau orang yang melakukan penelitian. Data ini diperoleh langsung dari subjek atau objek penelitian tanpa adanya interpretasi atau pengolahan terlebih dahulu oleh orang lain. Contoh cara pengumpulan data antara lain wawancara, observasi langsung, atau hasil eksperimen yang dilakukan khusus untuk tujuan penelitian tertentu. Tepatnya pada terjadinya peristiwa laratnya jangkar saat olahgerak sandar di PLTU Pacitan. Di dalam data ini ada beberapa metode yang dipakai peneliti untuk mengumpulkan data antara lain:

1. Teknik Wawancara

Teknik wawancara merupakan teknik yang melibatkan interaksi langsung antara peneliti (interviewer) dan responden (interviewee). Dalam hal ini peneliti dibantu oleh beberapa narasumber antara lain dari pihak lokasi PLTU Pacitan yaitu Pilot (pandu dari pihak PLTU Pacitan), dan beberapa pihak dari kapal seperti mualim 1, mualim 3, bosun, juru mudi kapal SPB. Charlie Marine.

2. Teknik Observasi Lapangan

Dalam hal ini peneliti menggunakan jenis observasi partisipasi yang artinya observasi yang dilakukan dengan cara pengamat atau orang yang melakukan observasi ikut terlibat langsung dalam kehidupan objek. Dari pengamatan tersebut peneliti mendapat beberapa kesimpulan atas peristiwa yang terjadi mulai dari sebab akibat yang ditimbulkan serta penanganan dan pencegahan terhadap laratnya jangkar SPB. Charlie Marine saat olahgerak sandar di PLTU Pacitan. Selanjutnya akan dilakukan tinjauan langsung dari atas kapal.

3. Teknik Dokumentasi

Dengan data yang telah didapat langsung dari sumber informasi oleh penulis, penulis menambahkan beberapa informasi atau data yang sebelumnya telah dikumpulkan, diolah, atau dipublikasikan oleh pihak lain. Data-data tersebut tidak diperoleh langsung dari sumber aslinya oleh peneliti, melainkan hasil pengolahan data oleh orang atau lembaga lain untuk tujuan lain. Data sekunder sering kali datang dalam bentuk literatur, laporan penelitian, database, atau sumber lain yang tersedia untuk umum.

Prosedur Penelitian

Berdasarkan pernyataan di atas, penelitian dilakukan oleh penulis dengan beberapa tahap antara lain dengan:

1. Penulis mengalami kejadian secara langsung yang pada akhirnya penulis mengamati secara langsung kejadian yang berlangsung pada saat itu.
2. Dari kejadian tersebut muncul beberapa pertanyaan dari penulis, dengan dibantu beberapa narasumber yang ada, penulis mencari informasi tentang hal tersebut.
3. Dengan beberapa informasi yang telah didapat, lalu disempurnakan dengan mengolah data pada beberapa sumber literatur yang sebelumnya telah membahas sekitar kejadian yang dialami oleh penulis.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Penelitian

Dalam bagian ini, penulis akan membahas lebih lanjut tentang penelitian yang dilaksanakan yang mengacu pada rumusan masalah yang telah dipilih oleh penulis. Beberapa rumusan masalah yang dipilih diantaranya yaitu:

1. Faktor penyebab laratnya jangkar SPB. Charlie Marine sebagai alat bantu sandar

Pada 19 Desember 2023 kapal SPB. Charlie Marine melakukan proses maneuver atau olahgerak kapal sandar di jetty PLTU Pacitan kapal mengalami beberapa kendala saat melakukan proses lego jangkar dikarenakan jangkar yang telah di drop atau area mengalami kelaratan atau jangkar tidak memakan permukaan air laut, yang menyebabkan jangkar kehilangan fungsinya sebagai penarik kapal saat sandar. Ada beberapa faktor yang menyebabkan jangkar mengalami larat, diantaranya:

a) Salah perhitungan terhadap posisi awal lego jangkar.

Dikarenakan baru pertama kali dilakukan drop anchor atau area jangkar di area jetty PLTU Pacitan oleh kapal SPB. Charlie Marine, dengan panjang serta lebar kapal posisi awal drop anchor yang diperintahkan oleh pandu jarak yang dibutuhkan kurang atau terlalu pendek untuk panjang dan lebar kapal yang menurut pandu sedikit luas. Maka hal tersebut menjadi pembahasan dan catatan khususnya oleh para perwira kapal serta pilot assist atau pandu untuk proses sandar selanjutnya saat sandar di pelabuhan bongkar PLTU Pacitan. Pada saat proses sandar mendekati selesai, chief officer atau mualim 1 memerintahkan untuk mengangkat jangkar kapal dengan pelan sampai jangkar dapat benar benar terangkat, dengan memperhatikan keadaan tali-tali yang telah terhubung dengan bolder jetty agar tidak memutuskan tali karena tarikan dari kapal oleh jangkar.

b) Salah perhitungan jumlah segel yang digunakan.

Dalam percobaan sandar berikutnya di jetty PLTU Pacitan, kami mengingat jekadiah yang sebelumnya kami alami saat proses sandar, kami (pihak kapal) berdiskusi dahulu sebelum melakukan manuever atau proses olahgerak sandar di jetty PLTU Pacitan dengan menentukan jarak aman untuk memulai drop anchor. Dan kami telah melakukan drop anchor pada jarak yang telah ditentukan dan diperintahkan langsung oleh pilot assist atau pandu. Namun, pada kali ini juga mendapat kendala terhadap jangkar yaitu diperkirakan jumlah segel yang di area kurang terhadap permukaan air laut yang ada di daerah jetty. Sehingga, jangkar setelah kapal didorong oleh kapal tunda (assist tug) jangkar yang sebelumnya dilaporkan oleh third officer atau mualim 3 yaitu dalam keadaan rantai jangkar 9 pendek, tiba-tiba menjadi kembali tegak lurus.

c) Salah perkiraan permukaan dasar laut

Peristiwa diatas diperkirakan oleh master kapal dan pilot pandu bahwa permukaan dasar laut masih tidak merata atau kedalaman laut terdapat bagian yang berbeda kedalaman dengan selisih yang lumayan jauh. Jadi yang diawal kami mengarea jangkar, jangkar sudah terlihat tertarik dengan keadaan rantai jangkar 9 pendek. Dikarenakan tidak menggunakan echo sounder yang dipergunakan untuk mendeteksi kedalaman permukaan dasar laut, sehingga kami tidak mengetahui jika terdapat tingkatan permukaan dengan selisih yang lumayan jauh. Dan memang didaerah jetty atau pelabuhan bongkar kapal sedang dilakukan proses penggalian permukaan dasar laut dikarenakan permukaan dasar laut didaerah jetty tidak seluruhnya dalam dan itu beresiko kapal dapat mengalami kandas saat olahgerak sandar didaerah jetty.

2. Penanganan terhadap laratnya jangkar SPB. Charlie Marine saat olahgerak sandar di Pacitan

Dengan kejadian peristiwa laratnya jangkar SPB. Charlie Marine saat olahgerak sandar di area jetty PLTU Pacitan yang dipengaruhi oleh beberapa faktor yang telah dibahas diatas, tentunya kami seluruh awak kapal beserta pandu bekerja sama untuk mencari solusi agar proses sandar bongkar muat kapal SPB. Charlie Marine dapat berjalan dengan lancar, aman, dan efisien. Beberapa usaha yang kami buat diantara lainnya dengan menginformasikan perubahan arah rantai jangkar saat proses sandar kapal pada waktu kapal didorong oleh assist tug untuk merapat ke jetty, ke anjungan atau bridge, dan saat itu pilot atau pandu menginstruksikan agar kami membuka rem dengan menambah jumlah segel yang diarea menjadi kurang lebih 2 segel diatas permukaan air laut. Yang dimaksudkan agar jangkar dapan sampai ke permukaan air laut.

Namun pada usaha ini dirasa tidak memberikan pengaruh atau tidak dapat berfungsi maksimal, dikarenakan jarak mata jangkar dengan kapal tidak jauh atau rantai jangkar tidak tertarik keluar. Dan efek yang diberikan oleh jangkar kapal menjadi tertarik ke bawah samping kiri kapal atau menarik kapal ke bawah bukan ke samping. Dan itu dapat dirasakan dengan jelas saat muatan di palka sudah mulai berkurang dan draught kapal menjadi pendek. Diperkuat dengan beberapa air tawar yang berada di akomodasi kapal mengalir kearah samping kiri kapal, dan terlihat pada klinometer yang miring secara berbeda dari biasanya dan menetap dalam jangka waktu tertentu.

Pembahasan

Dari kejadian laratnya jangkar SPB. Charlie Marine saat olahgerak sandar penulis melakukan analisis yang menghasilkan beberapa solusi atas kejadian tersebut, diantaranya:

1. Faktor penyebab laratnya jangkar SPB. Charlie Marine sebagai alat bantu sandar kapal.

Dari beberapa faktor yang ada merupakan sebagian besar adalah ketidak siapan para awak kapal untuk melakukan olahgerak kapal sandar menggunakan jangkar, yang dimana cara tersebut baru pertama kali dilakukan oleh kapal SPB. Charlie Marine saat olah gerak sandar di jetty PLTU Pacitan. Dan untuk proses sandar selanjutnya para awak kapal serta pandu melakukan evaluasi terhadap kejadian tersebut dengan beberapa cara diantaranya dengan:

a) Memperluas jarak drop anchor

Untuk proses sandar selanjutnya kami diarahkan untuk menambah jarak drop anchor. Dari perintah saat sandar sebelumnya kami mengarea jangkar saat bagian kanan kapal berjarak kurang lebih 15 meter dengan jetty, untuk proses sandar selanjutnya kami diarahkan untuk mempersiapkan jangkar serta drop anchor dari jarak kurang lebih 20 meter antara samping kanan kapal dengan jetty. Yang dimaksudkan agar jangkar dapat menarik ke samping kiri kapal dan tidak menarik kapal kebawah seperti sebelumnya. Dengan keputusan ini jangkar dapat menarik kapal ke arah samping kiri kapal dengan jarak kurang lebih 18 meter dari perkiraan titik mata jangkar.

b) Menambah jumlah segel yang diarea atau drop

Pada proses drop anchor atau area jangkar juga dipersiapkan untuk menambah jumlah segel yang akan diarea dengan jumlah pada proses sandar sebelumnya yaitu 1 1/2 (satu setengah) segel di atas permukaan air laut, menjadi 2 (dua) segel pada proses sandar selanjutnya pada awal memulai drop anchor atau area jangkar. Jumlah segel sebelumnya sudah dikoordinasikan antara pandu dengan pihak yang bertanggung

jawab atas lingkungan area jetty atau pelabuhan bongkar PLTU Pacitan. Dengan pemilihan lokasi drop anchor dan jumlah segel jangkar yang telah diperhitungkan oleh pandu diharapkan jangkar dapat memakan permukaan dasar laut, sehingga jangkar dapat membantu menarik kapal ke arah luar jetty.

c) Menggunakan alat bantu deteksi kedalaman air laut

Pada sebelum proses sandar pandu telah mengkoordinasikan dengan pihak yang bertanggung jawab atas daerah jetty atau pelabuhan bongkar PLTU Pacitan tentang kondisi dasar laut, awak kapal juga menambahkan dengan menggunakan echo sounder sebagai alat bantu pendeteksi kedalaman air laut pada daerah yang akan menjadi tempat dilaksanakannya drop anchor atau mengarea jangkar. Yang dimana digunakan untuk memastikan keadaan permukaan dasar air laut dan memastikan jumlah segel yang diarea sudah tepat dan jangkar dapat memakan permukaan dasar air laut.

2. Penanganan terhadap laratnya jangkar SPB. Charlie Marine saat olahgerak sandar di Pacitan

Pada penanganan yang dilakukan oleh para awak kapal dan pandu saat kejadian laratnya jangkar SPB. Charlie Marine pada waktu sebelumnya, dirasa tidak dapat memberikan solusi yang efektif, yang artinya dengan tindakan di pembahasan atas, jangkar tidak memberikan efek terhadap kapal yaitu agar kapal tidak mengalami tubrukan dengan jetty. Namun, pada proses sandar selanjutnya kami sudah mempersiapkan beberapa solusi yang dipertimbangkan lagi oleh pandu dan telah melakukan evaluasi terhadap kejadian sebelumnya. Sehingga, menemukan solusi yang tepat agar jangkar dapat memakan dasar permukaan air laut dengan sempurna dan jangkar dapat menarik kapal ke arah luar yang diharapkan agar tidak terjadi tubrukan antara kapal dengan jetty atau pelabuhan bongkar PLTU Pacitan.

Dikarenakan pada waktu sandar di jetty PLTU Pacitan, kapal SPB. Charlie Marine mengalami beberapa kendala yang disebabkan pemecah ombak di area jetty tidak dapat berfungsi maksimal. Menurut Chief Officer Henrik, alun dan arus didalam jetty masih terbilang kencang yang membuat kapal pada saat sandar mengalami goyang atau kapal mendapat dorongan serta tarikan yang cukup besar dari alun dan arus yang berasal dari laut lepas samudera hindia. Karena faktor tersebut membuat kapal SPB. Charlie Marine mengalami gesekan serta tubrukan terhadap pelabuhan bongkar atau jetty PLTU Pacitan, yang membuat salah satu dapra atau fender jetty mengalami kerusakan hingga terlepas pada tempatnya dan membuat kapal mengalami sedikit penyok pada bagian samping depan kapal. Bercermin dari kejadian itu maka di voyage selanjutnya khususnya pada rencana

sandar kami mengingatkan pada pilot assist atau pandu dari pihak PLTU Pacitan dan pandu memberikan solusi dengan menginstruksikan awak kapal untuk memakai jangkar sebagai alat bantu sandar yang gunanya untuk menarik kapal ke arah luar jetty agar jika terdapat alun dan arus yang kuat kapal masih mendapat jarak atau space antara kapal dengan jetty sehingga diharapkan tidak mengalami gesekan atau tubrukan antara kapal dengan jetty.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Masih banyak ditemukan beberapa kelailaian di kapal SPB. Charlie Marine terhadap persiapan saat akan melakukan olahgerak sandar kapal, yang merukapan salah satu kegiatan yang sangat beresiko tinggi bagi keselamat para awak kapal dan muatan yang dimuat. Pada dasar saat melakukan maneuver atau olahgerak kapal sandar sebaiknya mempersiapkan beberapa alat dan informasi sekitar daerah bongkar mulai dari kedaan alam dan keadaan lingkungan sekitar. Diharapkan agar proses olahgerak kapal sandar dapat berjalan dan efisien begitupun saat proses bongkar muatan saat kapal sandar.

Dengan kejadian laratnya jangkar saat olahgerak sandar pada SPB. Charlie Marine terdapat beberapa penanganan oleh para perwira kapal, namun keputusan diambil dirasa kurang efektif pada awal penanganan yang diambil, dikarenakan proses drop anchor tidak dapat diulang pada saat bongkar muatan di dermaga bongkar. Namun, pada proses sandar berikutnya sudah dapat dilakukan dengan baik oleh seluruh crew kapal dengan evaluasi pada proses sandar sebelumnya, sehingga jangkar dapat memberikan dampak tarikan terhadap kapal.

Saran

Berdasarkan dari hasil penelitian penulis ada beberapa masukan atau saran untuk proses olahgerak kapal kedepannya. Untuk proses sandar berikutnya pada seluruh area jetty atau dermaga dapat menggunakan seluruh alat navigasi sebagai penunjang proses olahgerak, serta menanyakan dan mengkoordinasikan akan langkah-langkah yang akan diambil terhadap kondisi area jetty tersebut.

Sebelum memulai olahgerak sandar pada suatu bongkar muat, sebaiknya menanyakan terlebih dahulu tentang kondisi lingkungan sekitar yang akan dilalui saat proses olahgerak sandar. Dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi tentang perubahan kondisi sekitar serta dapat mengkoordinasikan dengan seluruh crew kapal dengan pihak jetty yang berpartisipasi dalam olahgerak sandar.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya, F. (2019). Evaluasi Proses Pengangkatan Jangkar Kiri Yang Terlepas di MV DK 01 di Perairan Cilacap (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Andhika, F. P. (2022). Penanganan Terhadap Laratnya Jangkar Kapal MV. KT 06 Di Batu Ampar Saat Berlabuh (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Arikunto, S. (1998). Pendekatan Penelitian. Jakarta: Rineka Cipta.
<https://www.zonareferensi.com/pengertian-analisis-menurut-para-ahli-dan-secara-umum/>
- Chen, P. P. S. (1976). The entity-relationship model—toward a unified view of data. *ACM transactions on database systems (TODS)*, 1(1), 9-36.
- Eka, A. S. (2019). Analisis Jangkar Larat KM. Hijau Sejuk di Rede Maspion Anchorage Pada Voyage 01 Tahun 2017 (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang). <https://pengertianku.net/2024/02/pengertian-penanganan-menurut-para-ahli.html#:~:text=Kesimpulannya%20adalah%20pengertian%20penanganan%20menurut%20para%20ahli%20mencakup,kunci%20dalam%20mengatasi%20tantangan%20dan%20permasalahan%20yang%20kompleks.>
- Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., Sh, M. E., Suparman, A., Si, S., & Bus, M. (2023). Manajemen transportasi. Cendikia Mulia Mandiri.
- Nova, A. (2019). Prosedur Rancangan Pelayaran (Voyage Plan) Dalam Upaya Mengoptimalkan Sistem Kerja Alat Navigasi Elektronik di Kapal MV. New Glory PT. Masayu Trans Buana. Karya Tulis.
- Parerungan, C. S. D., SH, M., Wiratno, C. D., Arleiny, C., & SiT, S. (2019). Prosedur Darurat & Sar (Untuk ANT-IV) Jurusan Nautika. Jakad Media Publishing.
- Rizal Ahmad, F. (2023). Pelaksanaan Tugas Jaga Terhadap Implementasi STCW 1978 Amandemen 2010 DI MT. Mahakamah I (Doctoral dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar).
- Setiawan, A. (2023). Peningkatan Kinerja Anak Buah Kapal Dalam Kegiatan Operasional di KMP. Seira.
- Tohirin, M. P. D. (2012). Metode penelitian kualitatif dalam 15endidikan dan bimbingan konseling.