

PERAN *VESSEL TRAFFIC SERVICES* (VTS) UNTUK MENINGKATKAN KELANCARAN DAN KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG

Bangun Dewantoro^{1*} Cahya Fajar Budi Hartanto^{2*}

¹Alumnus, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

²Program Studi Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II No. 17 Bendan Dhuwur, Semarang

Email : bangundewantoro51@gmail.com

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menjabarkan tentang peran Vessel Traffic Services (VTS) dalam meningkatkan kelancaran dan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Peneliti mengungkapkan betapa pentingnya komunikasi antara pihak kapal dan VTS terhadap kelancaran dan keselamatan pelayaran. Metode yang peneliti gunakan dalam pengumpulan data adalah dengan metode observasi melalui peninjauan langsung di Distrik Navigasi Kelas II Semarang, metode studi pustaka dengan referensi padaliteratur dan penelitianterdahulu yang terkait dengan penelitian, serta metode wawancara dengan pihak terkait. Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah ditemukannya dua masalah pokok yaitu kurangnya keterampilan operator VTS dalam berkomunikasi dengan bahasa Inggris dan rendahnya kesadaran staf operator VTS dalam melaksanakan tanggung jawab tugas jasanya. Berdasarkan hasil tersebut, peneliti memberikan rekomendasi sebagai alternatif solusi antara lain dengan mendatangkan guru bahasa Inggris, penambahan personil operator tugas jaga VTS, serta pemberian teguran dan sanksi kepada staf operator yang tidak menjalankan tugas jaga sesuai aturan. Dengan demikian diharapkan pelayanan VTS dapat semakin optimal demi terwujudnya kelancaran dan keselamatan pelayaran di wilayah pelabuhan.

Kata Kunci : VTS, keselamatan pelayaran, pelabuhan

PENDAHULUAN

Pada kegiatan pelayaran, setiap kapal pasti mengupayakan untuk berlayar di alur pelayaran yang aman untuk dilayari. Oleh karena itu, nakhoda dan perwira kapal harus memperhatikan fungsi dan kegunaan dari setiap alat komunikasi yang ada di atas kapal. Secara khusus, komunikasi menjadi semakin penting peranannya pada saat kapal di alur pelayaran yang ramai dan sibuk seperti di wilayah pelabuhan.

Beberapa wilayah pelabuhan sudah menggunakan *Vessel Traffic Services* (VTS) dimana setiap kapal yang masuk harus melapor kepada pihak berwenang melalui radio pada frekuensi khusus atau secara otomatis terlacak oleh VTS dengan menggunakan radar, *Automatic Identification System* (AIS), dan teknologi lainnya. Kapal dapat dihubungi langsung oleh operator VTS jika ada peringatan navigasi, terdapat risikoincident di alur, atau

saran tentang tindakan yang harus diambil oleh kapal.

Pada sisi lain, Indonesia telah diakui sebagai negara kepulauan pada tahun 1994 melalui *United Nation Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS) 1982. Hal ini berarti Indonesia bertanggung jawab untuk memonitor lalu lintas pelayaran di wilayahnya. Otoritas pengaturan ini termasuk dalam pengontrolan lalu lintas kapal di teritorial hukum Indonesia. Sebagai wujud implementasinya, keberadaan VTS tersebut menjadi sangat penting.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. KM.30 tahun 2006 tentang Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi, diaturlah mengenai pengawasan terhadap kegiatan pelayaran di sekitar wilayah pelabuhan. Distrik Navigasi Kelas II Semarang merupakan salah satu instansi yang secara teknis bekerja di bawah Direktorat Jenderal

Perhubungan Laut (DJPL) untuk mengatur masalah kenavigasian. Pada Seksi Operasi terdapat tugas dan fungsi sebagai pengawas pelayaran dengan menggunakan perangkat VTS.

Oleh karena pentingnya peranan VTS ini, maka peneliti merasa perlu membahas tentang apakah terdapat permasalahan dalam pengaturan kapal yang masuk dan keluar Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Selanjutnya jika masih ada permasalahan, apakah tindak lanjut yang diperlukan sehingga kelancaran dan keselamatan pelayaran dapat ditingkatkan.

LANDASAN TEORI

Peran

Pengertian peran menurut Soekanto (2002), yaitu merupakan aspek dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajiban sesuai dengan kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan. Dari hal di atas lebih lanjut kita lihat pendapat lain tentang peran yang telah ditetapkan sebelumnya disebut sebagai peranan normatif. Sebagai peran normatif dalam hubungannya dengan tugas dan kewajiban Dinas Perhubungan dalam penegakan hukum mempunyai arti penegakan hukum secara total *enforcement*, yaitu penegakan hukum secara penuh. Sedangkan peran ideal, dapat diterjemahkan sebagai peran yang diharapkan dilakukan oleh pemegang peranan tersebut.

Peran sehubungan dengan VTS yaitu dapat berkontribusi untuk keselamatan hidup di laut, keamanan dan efisiensi navigasi dan perlindungan lingkungan laut, daerah pantai yang berdekatan, tempat kerja dan instalasi lepas pantai dari efek samping yang mungkin timbul dari lalu lintas maritim.

Vessel Traffic Services (VTS)

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran, mengartikan bahwa VTS adalah pelayanan lalu lintas kapal di wilayah yang ditetapkan yang

saling terintegrasi yang dilaksanakan oleh pihak yang berwenang (Menteri Perhubungan) serta dirancang untuk meningkatkan keselamatan kapal, efisiensi bernavigasi, dan menjaga lingkungan, yang memiliki kemampuan untuk berinteraksi dan menanggapi situasi perkembangan lalu lintas kapal di wilayah VTS dengan menggunakan sarana perangkat radio dan elektronika pelayaran. VTS diakui secara internasional sebagai bagian dari standar keselamatan navigasi melalui konvensi internasional tentang Keselamatan Jiwa di Laut atau *Safety of Life at Sea (SOLAS)* 1974/1978. Secara khusus ketentuan dalam SOLAS Bab V (Keselamatan Navigasi) Peraturan 12 memberikan pelayanan lalu lintas kapal dan negara, antara lain disebutkan bahwa :

1. Layanan Lalu Lintas Kapal (VTS) berkontribusi untuk keselamatan hidup di laut, keamanan dan efisiensi navigasi dan perlindungan lingkungan laut, daerah pantai yang berdekatan, tempat kerja dan instalasi lepas pantai dari efek samping yang mungkin timbul dari lalu lintas maritim.
2. Pemerintah dapat membentuk VTS apabila menurut pihak pemerintah, volume lalu lintas atau tingkat risiko insiden membenarkan dan memungkinkan layanan VTS tersebut.

Sedangkan secara langsung VTS juga berhubungan dengan Bagan Pemisah Lalu Lintas atau sering disebut dengan istilah *Traffic Separation Scheme (TSS)* yang merupakan salah satu aturan yang tercantum dalam *IMO Collision Regulation 1972*. Aturan ini berfungsi untuk mengatur jalur pelayaran yang di lewati kapal berlainan arah dengan alur yang tidak begitu lebar. Contoh alur yang menggunakan TSS ini adalah di Selat Malaka sampai dengan di Selat Singapura. Alur ini terkenal paling sibuk di dunia untuk sekarang ini. Sebelum kita masuk di alur ini kita harus berkomunikasi dengan *Vessel Traffic Information Services (VTIS)* sesuai dengan alur yang akan kita lewati pertama kali. VTIS akan menanyakan *Vessel*

Draught, Air Draught, Destination, and Any Dangerous Goods on Board. Setelah menanyakan hal tersebut VTIS akan menerima informasi mengenai keadaan kapal dan akan memberikan saran untuk tetap berhati-hati dan agar selalu *comply with Collision Regulation 1972.*

Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2011 tentang Telekomunikasi Pelayaran Pasal 17 Ayat 3 menyebutkan bahwa peralatan VTS harus memenuhi persyaratan dan standar peralatan stasiun VTS meliputi :

1. *VTS Radar Console;*
2. *Closed Circuit Television Camera (CCTV) Console;*
3. *Automatic Identification System (AIS) Console;*
4. *VHF Radio Console;*
5. *Electronic Navigation Chart (ENC);*
6. *VTS Data System;*
7. Media Perekam Data dan Gambar Visual;
8. Perangkat Komunikasi;
9. Perangkat Penerima Data Hidrologi dan Meteorologi.

Keselamatan Pelayaran

Menurut Buntarto (2015) keselamatan kerja adalah suatu keadaan terhindar dari bahaya selama melakukan pekerjaan. Keselamatan kerja merupakan salah satu faktor yang harus dilakukan selama bekerja. Tidak ada seorangpun di dunia ini yang menginginkan terjadinya kecelakaan. Keselamatan kerja sangat bergantung pada jenis, bentuk, dan lingkungan di mana pekerja itu dilaksanakan.

Pada era globalisasi, perusahaan sangat membutuhkan sumber daya manusia yang memiliki tingkat keahlian tertentu juga memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, dan berakhlak mulia yang dapat dicapai melalui pendidikan. Pendidikan berperan serta membina keselamatan dan kesehatan kerjasetiap individu sehingga dapat membentuk pribadi yang baik.

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara

fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap factor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan. Hal ini semestinya dilakukan pembedaan antara produk yang memenuhi standar, yang aman dan yang dirasakan aman.

Menurut Soewodo (2007) dalam bukunya yang berjudul “Manajemen Perusahaan Pelayaran”, pengertian pelayaran adalah sesuatu yang berkaitan dengan angkutan diperairan meliputi aspek Kenavigasian, Kepelabuhanan, dan Perkapalan beserta aspek Keamanan dan Keselamatannya. Menurut Undang-Undang No 17 Tahun 2008 yang dimaksud dengan pelayaran yaitu suatu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan diperairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan di lingkungan maritim. Selain itu juga dapat didefinisikan Keselamatan Pelayaran sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatandan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan dan kepelabuhanan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut karena tidak diindahkannya keharusan tiap kendaraan yang berada diatas kapal untuk diikat (*lashing*), sehingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian.

Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan yaitu penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Penyelenggaraan alur

pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar, dan nyaman.

Pengaturan pemanfaatan perairan bagi transportasi dimaksudkan untuk menetapkan alur pelayaran yang ada dilaut, sungai, danau serta melakukan survei hidrologi guna pemuktakhiran data kondisi perairan untuk kepentingan keselamatan berlayar. Tujuan penjelasan tentang keselamatan pelayaran disamping menegaskan konsekuensi untuk menindaklanjuti hasil konvensi IMO terhadap pemerintah tentang keselamatan pelayaran sekaligus mensosialisasikan tentang tugas dan peran Direktorat Kenavigasian DJPL dimaksudkan juga untuk memberi masukan bagi upaya mencari solusi kedepan diharapkan dapat mengatasi berbagai permasalahan yang timbul. Sesuai Undang-Undang, Syahbandar menjamin keselamatan dan keamanan kapal serta perlindungan lingkungan laut.

Keselamatan kapal ditentukan melalui pemeriksaan dan pengujian, maka tugas Syahbandar menjadi berat karena harus memeriksa dan menguji kelaiklautan setiap kapal yang hendak berlayar. Selain itu, ada tugas penilikan secara terus menerus terhadap kapal walaupun sudah memperoleh sertifikat keselamatan.

Menurut Sasono (2012) keselamatan pelayaran suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan diperairan dan pelabuhan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, yang dimaksud dengan keselamatan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan yang

menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhan dan lingkungan maritim. Landasan Hukum Keselamatan Pelayaran sebagai berikut :

1. Hukum Internasional
SOLAS 1974 diperbaiki dengan Amandemen 1978 berlaku bagi semua kapal yang melakukan pelayaran antara pelabuhan – pelabuhan di dunia.
2. Hukum Nasional
 - a. Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
 - b. Scheepen Ordonansi 1953 (SO. 1935) Scheepen Verordening 1935 (SV. 1935) dan peraturan pelaksanaan lainnya yang bersumber dari ordonansi tersebut.
 - c. Peraturan lambung timbul 1935.

Menurut Undang Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang dimaksud dengan Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran yaitu standar keselamatan pelayaran di Indonesia meliputi atas :

1. Sumber daya manusia;
2. Sarana dan atau prasarana;
3. Standar operasional prosedur;
4. Lingkungan dan sanksi.

Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan, yang dimaksud pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas

keselamatan dan keamanan.

Menurut Lasse (2014), ada beberapa fungsi pelabuhan, antara lain :

1. *Gateway*

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun luar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau area resmi bagi lalu keluarnya lintas barang perdagangan. Masuk dan barang harus memenuhi prosedur kepabeanan dan kekarantinaan, diluar jalan resmi tersebut tidak dibenarkan.

2. *Link*

Pelabuhan versi UNCTAD berfungsi sebagai mata rantai (*link*) yang menjadi penghubung rangkaian transportasi atau *A port is, therefore, an essential link in the international maritime transport chain* dan menyatakan bahwa *“the primary function of a sea port is to transfer cargo between maritime and inland transport quickly and efficiently”*.

3. *Interface*

Barang muatan yang diangkut via *maritime transport* setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yaitu satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat dan demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari atau ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk atau kereta maupun truk atau kereta api dengan kapal. Pada kegiatan tersebut fungsi pelabuhan adalah antar muka (*interface*).

4. *Industrial Entity*

Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industry terkait dengan kepelabuhanan atau *“a port could be regarded as a collection of businesses (ie, pilotage, towage, stevedoring, storage, bonded warehouse, container, bulk, tanker,*

cruises, bunkering, water supply) serving the international trade.

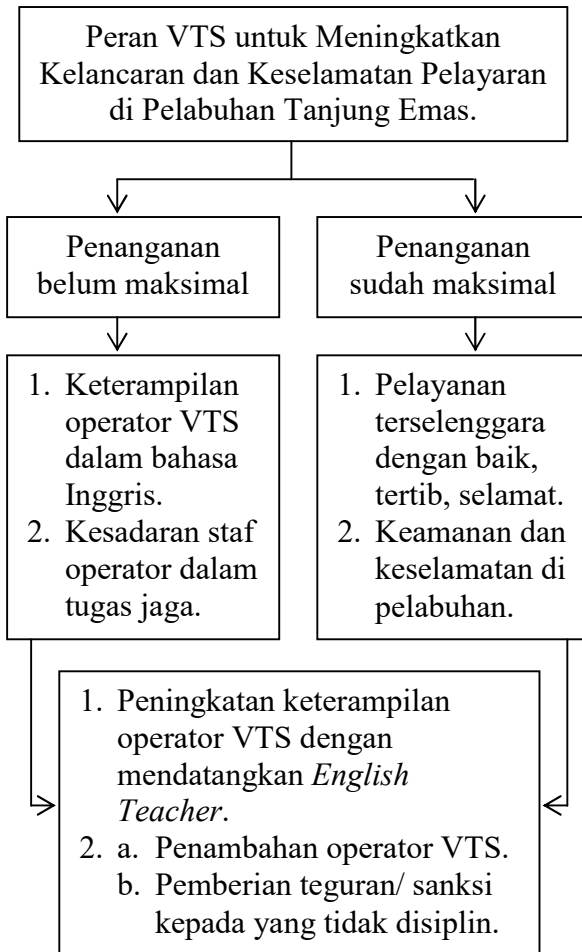
Kajian Penelitian yang Relevan

Peneliti menggunakan referensi penelitian terdahulu yang ditulis oleh Aguw (2013) dengan judul Tanggung Jawab Syahbandar dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau dari Undang-Undang No. 17 Tahun 2018 tentang Pelayaran. Aguw dalam tulisannya menjelaskan bahwa dalam upaya meningkatkan keselamatan pelayaran, terdapat permasalahan yang terjadi. Kesimpulan dari penelitian tersebut adalah:

1. Tanggung jawab Syahbandar sangatlah penting karena keamanan dan keselamatan pelayaran sudah menjadi tugasnya. Tindakan yang dilakukan Syahbandar adalah dalam rangka meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pelayaran.
2. Tugas pengawasan yang dilakukan seorang Syahbandar dalam rangka pengaturan sarana dan prasarana pelaksanaan operasional transportasi laut sangatlah penting. Seorang Syahbandar dalam tugasnya harus juga memastikan kesadaran para pemakai jasa transportasi laut seperti perusahaan, pemilik kapal, awak kapal untuk mentaati hukum dan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran yang pada umumnya masih rendah.

METODE

Pengumpulan data dilakukan dengan metode pengamatan langsung di lapangan selama 3 (tiga) bulan, wawancara kepada narasumber, dan studi pustaka melalui literatur atau penelitian terdahulu yang mendukung. Metode penelitian adalah kualitatif dengan analisis deskriptif. Alur berpikir pada penelitian ini digambarkan dalam kerangka sebagai berikut:



Gambar 1. Kerangka Berpikir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Singkat Obyek Penelitian

Secara administratif, pelabuhan Tanjung Emas berada di bawah PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) III yang berpusat di Surabaya dan masuk area Distrik Navigasi Kelas-II Semarang.

Distrik Navigasi adalah perubahan dari Komando Jenis Perahu yang dibentuk setelah Indonesia merdeka. Perubahan tersebut dilakukan pada tahun 1970 sebagai wadah yang mengelola sarana-sarana yang membantu terlaksananya atau tercapainya keselamatan dalam melaksanakan penghubungan dari suatu tempat ke tempat lain hingga selamat sampai di tempat tujuan. Sarana-sarana tersebut antara lain menara suar, rambu suar, dan pelampung suar. Adapun visi dari Distrik Navigasi Kelas-II Semarang adalah terwujudnya

pelayanan kenavigasian yang prima di wilayah kerja Distrik Navigasi Kelas-II Semarang. Visi tersebut berusaha diwujudkan dengan menjalankan 4 misi yaitu mewujudkan alur pelayaran yang aman, mewujudkan kehandalan dan kecukupan sarana dan prasarana kenavigasian, mewujudkan sumber daya manusia yang profesional, serta dukungan teknologi tepat guna.

Permasalahan

1. Kurangnya Keterampilan Operator VTS dalam Berkomunikasi dengan Bahasa Inggris

Dalam melaksanakan tugas masih banyak ditemukan kendala atau masalah dalam hal komunikasi yang dilakukan oleh para operator VTS. Kurangnya kesadaran akan pentingnya keterampilan berbahasa Inggris menjadi sumber masalah dalam hal ini.

Hal ini masih kurang disadari oleh para operator VTS akan pentingnya keterampilan berbahasa Inggris untuk menjaga kelancaran pemberian pelayanan jasa lalu lintas di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Dalam komunikasi internal dan komunikasi dengan mayoritas pelabuhan pemangku kepentingan melalui telepon dan radio dilaksanakan dengan dalam bahasa Indonesia. Sedangkan komunikasi dengan mayoritas kapal-kapal yang melintas di wilayah operasi VTS Semarang dan kapal-kapal yang tiba dari luar wilayah Indonesia biasanya dilaksanakan dalam bahasa Inggris. Komunikasi yang dilakukan antara kapal-kapal yang berada di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang dengan pihak darat yaitu VTS biasanya komunikasi yang berhubungan dengan bahaya, yang diawali dengan tanda segera atau tandakeselamatan yang berhubungan dengan keamanan dan keselamatan pelayaran. Banyak faktor yang menyebabkan masalah atau kendala ini belum diperbaiki, salah satunya belum terjadinya masalah yang

berhubungan dengan keselamatan dan keamanan pelayaran akibat kurangnya keterampilan berkomunikasi atau kesalahpahaman dalam berkomunikasi. Hal ini seharusnya segera diatasi mengingat dampak yang merugikan apabila terjadi kesalahpahaman dalam berkomunikasi antara kapal kapal asing misalnya dengan pihak darat yaitu VTS Semarang.

Rendahnya Kesadaran Staf Operator VTS dalam Melaksanakan Tanggung Jawab Tugas Jaga

Rendahnya kesadaran staf operasional VTS dalam melaksanakan tanggung jawab tugas jaga merupakan masalah yang mendasar. Hal ini akan merugikan operator itu sendiri atau pihak kantor. Untuk itu sangat penting bagi operator mengetahui bagaimana dalam melaksanakan sesuatu pekerjaan yang nyaman agar dapat meningkatkan produktifitas diri dalam bekerja mengingat kinerja operator yang menjadi tolok ukur dari berhasilnya suatu pekerjaan. Jika dari pekerjaan sendiri tidak melaksanakan ketentuan sebagaimana mestinya akan mengakibatkan kerugian untuk beberapa pihak. Rendahnya operator tugas jaga dalam melaksanakan tanggung jawab ditunjukkan oleh seringnya para operator yang melaksanakan tanggung jawab tugas jaga yang datang terlambat ketika pelaksanaan rotasi jaga atau pergantian tugas jagapada ruang operasi VTS Semarang dijaga terus menerus selama 24 jam dan 7 hari dalam sepekan. Pengaturan rotasi jaga supervisor dan staf operator yang bertanggung jawab, bertugas sesuai dengan jam jaga yang telah ditetapkan oleh DJPL. Pada dasarnya jam tersebut tidak melebihi jumlah selama 9 jam berturut-turut dalam sehari, namun bila dipandang perlu berdasarkan kebijakan supervisor VTS, staf operator dapat diperpanjang waktu tugasnya namun tidak lebih dari 12 jam berturut-turut untuk menangani

kegiatan operasional nonrutin. Hal tersebut apabila dibiarkan bisa jadi akan menimbulkan banyak masalah yang menyebabkan terganggunya aktifitas tugas jaga akibat tidak terpantaunya penyelenggaraan tugas jaga tersebut, yang tentunya akan berdampak negatif bagi pelayanan VTS di wilayah Perairan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang berhubungan dengan keselamatan jiwa dan keamanan pelayaran di wilayah tersebut.

Pemecahan Masalah

1. Peningkatan keterampilan berbahasa Inggris untuk Operator VTS dengan mendatangkan *English Teachers*
Salah satu cara yang dapat digunakan untuk meningkatkan keterampilan operator VTS dalam berkomunikasi dengan bahasa Inggris adalah salah satunya dengan mendatangkan *English Teachers*. Tentu muncul pertanyaan mengapa harus dengan mendatangkan langsung ke kantor dan tidak memberikan pilihan untuk para operator melakukannya sendiri dengan belajar mandiri di luar jam kerja. Ada banyak alasan kenapa harus didatangkan langsung, salah satunya adalah proses pembelajaran peningkatan keterampilan dalam berkomunikasi dengan bahasa Inggris tentunya akan lebih efektif bila langsung diterapkan ketika para staf operator melaksanakan tugas jaga.
2. a. Penambahan Personil Operator Tugas Jaga VTS
Untuk meningkatkan kesadaran staf operator VTS dalam melaksanakan tanggung jawab tugas jaga, penambahan personil operator tugas jaga dapat dilakukan. Hal yang menyebabkan rendahnya kesadaran para staf operator yang sering terlambat dalam melaksanakan tugas dapat terjadi akibat kurangnya personil operator jaga sehingga personil tersebut dipaksa atau dimungkinkan bertugas melebihi

batas waktu jaga yang telah ditetapkan oleh DJPL sehingga para operator kehilangan waktunya untuk istirahat dengan cukup yang berdampak pada tidak tepat waktunya ketika melaksanakan tanggung jawab tugas jaga selanjutnya.

- b. Pemberian Teguran atau Sanksi kepada Staf Operator yang Tidak Patuh pada Aturan Tugas Jaga yang Diberlakukan

Terkadang pemberian tindakan seperti ini sangat dibutuhkan untuk meningkatkan kedisiplinan dan tanggung jawab seseorang dalam melaksanakan tugas mengingat pentingnya tugas tersebut dan besarnya akibat apabila kita lalai dalam menjalankan tugas. Pemberian teguran disini dapat diartikan tidak hanya melakukan teguran langsung melalui kata-kata langsung, melainkan dengan mengadakan penyuluhan atau sosialisasi kepada staf operator tugas jaga yang isinya menjelaskan tentang pentingnya tugas dan tanggung jawabnya. Selain itu dapat juga dengan pemberian sanksi kepada staf operator yang tidak melaksanakan aturan yang diberlakukan sebagai efek jera terhadap operator tersebut supaya tidak melakukan hal tersebut kembali. Cara pemberian sanksi dapat bermacam-macam dapat berupa tindakan langsung atau bahkan berupa surat keputusan yang menyatakan tindakan atau sanksi akibat apa yang telah dilakukan. Dengan begitu maka akan terselenggara pelayanan yang berkualitas dari VTS Semarang untuk kapal-kapal yang beroperasi, sehingga tercapai keefisienan kapal dalam bernavigasi, terjaminnya keselamatan dan keamanan kapal di wilayah perairan Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

KESIMPULAN

Sebagaimana diketahui bahwa dengan

adanya *Vessel Traffic Services (VTS)* di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, dapat membantu kelancaran dan keselamatan lalu lintas alur pelayaran di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. Akan tetapi terdapat juga berbagai faktor permasalahan dalam pelaksanaan Standar Operasional yang dilaksanakan oleh pihak operator VTS. Faktor yang menghambat kelancaran penyelenggaraan dan pelaksanaan VTS di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah faktor manajemen, sumber daya manusia, ketegasan dari para operator, faktor jam dinas jaga di stasiun VTS Distrik Navigasi Kelas II Semarang. Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya, peneliti mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Layanan VTS di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sangat berperan penting dalam kelancaran dan keselamatan lalu lintas di alur pelayaran wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. VTS sangat diperlukan untuk setiap wilayah pelayaran, baik pelayaran yang akan masuk ataupun keluar dari wilayah pelabuhan atau di wilayah TSS (*Traffic Separation Scheme*) atau jalur bagan pemisah untuk pemisahan jalur lalu lintas pelayaran kapal-kapal yang berlawanan arah dalam suatu alur pelayaran yang ramai dan sempit, misalnya di alur pelayaran ketika akan memasuki ataupun keluar pelabuhan dan selat. Kita dapat memantau setiap perubahan posisi kapal yang akan membahayakan navigasi pelayaran, sehingga harus diupayakan dengan sebaik mungkin memberikan pelayanan yang berkualitas dengan cara membenahi yang menjadi kendala dalam memberikan pelayanan, baik itu dari segi manajemen, SDM, atau yang lainnya sehingga tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan yang dapat merugikan banyak pihak.
2. Dalam melaksanakan tugasnya untuk memberikan layanan informasi mengenai lalu lintas kapal di wilayah

yang ditetapkan, VTS masih mempunyai kekurangan dan beberapa kendala dalam hal pelayanan yang tidak terselenggarakan dengan baik dikarenakan keterbatasan dalam berkomunikasi, yaitu dengan bahasa Inggris. Selain itu kurangnya kesadaran staf operator dalam melaksanakan tanggung jawab tugas jaga masih rendah sehingga berakibat kurang terpantaunya keselamatan kapal, keamanan kapal, keselamatan dalam pelayaran dan kurangnya perlindungan keamanan lingkungan di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Berdasarkan kesimpulan tersebut, maka peneliti mengajukan beberapa rekomendasi menyangkut permasalahan yang ada. Rekomendasi tersebut adalah sebagai berikut:

1. Perlunya penambahan operator *Vessel Traffic Services* (VTS) yang ada di Distrik Navigasi Kelas II Semarang, agar dalam mengoperasikan stasiun VTS dapat memberikan pelayanan yang baik.
2. Terus meningkatkan pelayanan VTS menjadi lebih baik lagi sehingga dapat lebih memperlancar lalu lintas kapal di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
3. Terus meningkatkan keterampilan sumber daya manusia VTS sesuai bidangnya untuk menjaga kualitas dalam bekerja.
4. Pemberian sosialisasi atau penyuluhan dengan tujuan meningkatkan profesionalitas dalam melaksanakan tugas dan menjaga kekompakan kerja, dan jika diperlukan pemberian sanksi atau teguran diterapkan kepada seluruh sumber daya manusia VTS demi tercapainya pelayanan yang berkualitas.

DAFTAR PUSTAKA

Aguw, R.Y.C., 2013, *Tanggung Jawab Syahbandar dalam Keselamatan Pelayaran*, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/administratum/article/download/1053/856>, diakses tanggal 8 Januari 2018 pukul 22.15 WIB.

Buntarto, 2015, *Panduan Praktis Keselamatan dan Kesehatan Kerja*, Jakarta : Pustaka Baru Press.

Lasse, 20014, *Manajemen Kepelabuhanan*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.

Sasono, H.B., 2012, *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*, Yogyakarta : Andi Offset.

Soekanto, Soerjono, 2002, *Pengertian Peran*, <http://digilib.unila.ac.id> (diakses tanggal 7 Januari 2018 pukul 16.35 WIB).

Soewondo, Hananto, 2007, *Manajemen Perusahaan Pelayaran*, Jakarta: Rajawali Pers.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, *Pelayaran*, Jakarta.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009, *Kepelabuhanan*, Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2011, *Telekomunikasi Pelayaran*, Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM. 30 Tahun 2006, *Organisasi dan Tata Kerja Distrik Navigasi*, Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 51 Tahun 2015. *Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*, Jakarta.