

OPTIMALISASI PENGGUNAAN BENDERA ISYARAT VISUAL DI MV. AMMAR PT. GURITA LINTAS SAMUDERA

^{1*}David Adhi Susanto,^{2*}Gita Kusumawardani,^{3*}Eni Tri Wahyuni

¹Alumnus, Politeknik Bumi Akpelni

^{1&2}Program Studi Nautika, Politeknik Bumi Akpelni

Jl. Pawiyatan Luhur II/17, Bendandhuwur, Semarang

e-mail : davidadhisusanto@gmail.com

Abstrak

Tujuan dari kajian ini adalah untuk menganalisa tentang bagaimana caranya menghindari suatu *miscommunication* terutama yang di sebabkan olehkurangnya kesadaran perwira dalam penggunaan bendera isyarat visual di atas kapal MV. Ammar, dan karena tidak adanya sanksi tegas dari Nakhoda bila tidak dikibarkanya bendera isyarat visual.

Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu menggunakan metode kualitatif dan analisis deskriptif, serta pengumpulan data juga dilakukan dengan cara menggunakan metode observasi, metode dokumentasi dan metodi studi pustaka. Pengamatan ini dilakukan selama penulis berada di atas kapal MV. Ammar PT. Gurita Lintas Samudera selama praktek laut dalam 1 tahun. Dari pembahasan, diperoleh bahwa agar *miscommunication* dapat terhindari, maka pemberian familiarisasi pada setiap perwira oleh Nakhoda tentang tugas dan tanggung jawab di atas kapal harus di selenggarakan. Selain itu, Nakhoda memberikan sanksi tegas apabila di temukan pelanggaran atau tidak digunakanya bendera isyarat visual. Sanksi-sanksi yang di buat oleh Nakhoda harus memberikan efek jera pada setiap perwira. Dari diskusi ini, dapat disimpulkan bahwa bendera isyarat visual adalah syarat mutlak untuk menjamin seluruh operasional kapal berjalan dengan baik, serta sedapat mungkin untuk menghindari *miscommunication*, karena hal ini merupakan suatu hal yang sangat tidak diinginkan oleh pihak manapun.

Kata kunci: Bendera, Isyarat Visual, dan Optimaliasi

PENDAHULUAN

Di bidang transportasi laut khususnya pengangkutan barang atau muatan, telah ditetapkannya peraturan penggunaan bendera isyarat visual untuk memberikan cara-cara dan sarana-sarana berkomunikasi dalam situasi yang ada hubunganya dengan keselamatan pelayaran dan orang-orang khususnya apabila terdapat kesulitan bahasa. Kode isyarat visual di atas kapal pada dasarnya dimaksudkan untuk memberikan isyarat kepada kapal-kapal lain agar mengetahui aktifitas yang dilakukan di atas kapal tersebut. Kode ini juga diadakan dengan memperhatikan kenyataan terutama ketika tidak ada kesulitan dalam bahasa. Oleh karena itu, disusunlah suatu aturan yang sederhana agar komunikasi dapat dilakukan secara efektif. Dalam suatu pekerjaan apapun, manusia selalu memegang peranan paling penting. Dimana apabila sumber daya manusia berkedudukan sebagai *manager* menentukan sukses atau

tidaknya sebuah pekerjaan ditentukan oleh *managerial* yang dilakukan untuk membuat perencanaan, mengorganisasikan, menempatkan dan mengendalikan anak buahnya untuk kesuksesan pekerjaannya. Perwira di atas kapal juga bertanggung jawab atas tugas dan tanggungjawabnya terhadap isyarat yang harus diberikan kepada kapal lain agar tidak terjadi kesalahpahaman sejak kapal lepas dari dermaga maupun pada saat melakukan kegiatan yang berhubungan dengan penggunaan bendera isyarat visual. Melihat pentingnya masalah diatas, maka dalam Penulisan ini akan membahas tentang permasalahan penggunaan bendera isyarat visual yang sesuai dengan prosedur untuk mencegah terjadinya suatu hal yang tidak diinginkan yang dapat mengganggu amannya suatu pelayaran dan suksesnya operasional kapal. Adapun tujuan dari penulisan yang dituangkan dalam *research* ini adalah untuk meningkatkan tugas dan

tanggung jawab perwira di atas kapal tentang penggunaan bendera isyarat visual, dan untuk meningkatkan kepedulian Nakhoda terhadap *crew* MV. AMMAR terhadap penggunaan bendera isyarat visual yang ada di atas kapal.

LANDASAN TEORI

Pengertian Optimal

Menurut Kamus Bahasa Indonesia, W.J.S Poerdwa Darminta (2008:753) dikemukakan bahwa “Optimal adalah hasil yang dicapai sesuai dengan keinginan. Jadi optimalisasi merupakan pencapaian hasil sesuai harapan secara efektif dan efisien.” Optimal banyak juga diartikan sebagai ukuran dimana semua kebutuhan dapat dipenuhi dari kegiatan – kegiatan yang dilaksanakan. Menurut Winardi (2005 : 363) Optimal adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, Optimal adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Bendera

Menurut kamus besar bahasa Indonesia pengertian bendera adalah sepotong kain, sering dikibarkan di tiang, umumnya digunakan secara simbolis untuk memberikan sinyal atau identifikasi. Hal ini paling sering digunakan untuk melambangkan suatu hal kegiatan maupun hal lainnya.

Isyarat Visual

Menurut Clark(1990), bahasa isyarat ialah satu kaidah komunikasi yang menggugurkan simbol-simbol tanpa menggunakan suara atau dikenali sebagai *non-verbal communication*. Simbol – simbol yang digunakan boleh merupakan pergerakan tangan dan anggota badan yang lain, mimik muka, gambar, simbol – simbol atau isyarat yang mempunyai makna tertentu dan boleh difahami oleh kedua pihak yaitu penutur dengan penerima. Menurut ensklopedia bebas Wikipedia Indonesia, komunikasi visual (komunikasi

melalui pengelihatan) adalah sebuah rangkaian proses penyampaian informasi atau pesan kepada pihak lain dengan menggunakan media penggambaran yang hanya terbaca oleh indra pengelihatan. Komunikasi visual mengkombinasikan seni, lambang, tipografi, gambar dan warna dalam penyampaiannya. Dalam dunia pelayaran khususnya kode isyarat internasional pada dasarnya dimaksudkan untuk memberikan cara-cara dan sarana-sarana berkomunikasi dalam situasi yang ada hubungannya dengan keselamatan pelayaran dan orang-orang, khususnya apabila terdapat kesulitan dalam bahasa, maka digunakanlah isyarat visual.

METODE

Dalam pengumpulan data dan analisis data, penulis menggunakan Pendekatan kualitatif. Menurut Saryono (2010:1) penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggambarkan suatu kualitas yang tidak bisa diukur dengan menggunakan angka dan hanya bisa diukur dengan kata-kata. Dalam hal ini data yang digunakan adalah berbentuk *statement* atau kata-kata, dan Penulis menggunakan deskripsi kualitatif yaitu Penulis memberikan penjabaran terhadap hasil penelitian yang diperoleh.

Jenis dan Teknik pengumpulan data

Dalam mengumpulkan data Penulis menggunakan metode studi pustaka, dan observasi. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan sekunder. Data primer berasal observasi sedangkan data sekunder bersal dari buku-buku dan internet. Di samping itu, penulis juga melakukan observasi atau pengamatan pada MV. AMMAR, merekam, menghitung, mengukur, menganalisa, dan mencatat solusi permasalahan yang terjadi.

Teknik Analisah data

Dalam menganalisis data, penulis menggunakan analisis isi atau *content analysis*. Menurut Afifudin,Et.al (2015:165) Bahwa analisis isi adalah suatu penelitian bersifat pembahasan mendalam

seputar informasi tertulis. Analisa ini bisa digunakan dalam media cetak, buku, dll. Dalam penelitian ini penulis menjabarkan data yang dikumpulkan lalu membuat suatu kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil

Ketika penulis melaksanakan tugas praktik laut (Prala) di atas kapal MV. AMMAR, penulis terus melakukan pengamatan-pengamatan dan pengumpulan data yang berhubungan dengan penggunaan bendera isyarat visual. Dalam hal ini penulis memfokuskan pada faktor tanggung jawab seorang perwira terhadap penggunaan bendera isyarat visual di atas kapal sebagai mana mestinya. Dari pengamatan tersebut, penulis mendapat beberapa temuan observasi. Bendera merupakan salah satu hal penting sebagai kode atau isyarat untuk kapal lain maupun pihak lain agar mengetahui aktivitas apa yang sedang dilakukan kapal tersebut. Di sini sumber daya manusia sangat memegang peranan penting karena sebagai *manageryang* dituntut untuk mempunyai kecakapan yang handal terutama dalam permasalahan bernavigasi yang baik, menguasai semua peralatan bantu navigasi juga kemampuan berbahasa dan komunikasi yang baik. Dari uraian-uraian yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa upaya peningkatan pengetahuan para perwira tentang bagaimana kecakapan seorang perwira dalam hal bernavigasi terutama dalam penggunaan bendera isyarat visual pada saat bendera tersebut memang harus digunakan. Penggunaan bendera isyarat visual dalam suatu pelayaran sangat diwajibkan guna mendukung kelancaran operasional kapal. Berikut penulis berikan gambaran permasalahan dari beberapa contoh kasus yang terjadi di atas kapal tempat taruna melakukan praktik laut. Pada saat melakukan pelayaran pada tanggal 24 Mei 2017, ketika kapal berlayar dari Adang Bay menuju ke pelabuhan Paiton. Saat itu kapal memuat batu bara, padahal batu bara adalah salah satu muatan berbahaya

termasuk dalam klas IV muatan berbahaya menurut SOLAS 1974 (*flammable solids*). Seharusnya kapal ini mengibarkan bendera isyarat visual “B” sebagai kode agar kapal lain yang berada di sekeliling kapal ini mengetahui bahwa kapal tersebut sedang mengangkut muatan berbahaya. Pelayaran dilakukan selama satu setengah hari, saat itu kapal tiba di area *anchor* Paiton pada tanggal 26 Mei 2017. Perwira jaga yang jaga pada saat jam tersebut melakukan laporan pada pihak kependuan Paiton. Kependuan merencanakan naik di atas kapal MV. Ammar sekitar 3 jam lagi. Di area *anchor* Paiton juga ada beberapa kapal *cargo* yang bermuatan batu bara sedang berlabuh jangkar. Sedangkan jarak kapal satu dengan yang lainnya rata-rata kurang dari 5 *cable*. Disini terjadi *misscommunication* antara pihak kependuan dengan pihak kapal. Pihak pandu yang akan naik di atas kapal mengalami kebingungan saat mencari kapal di karenakan koordinat posisi kapal yang diberikan kepada pihak kependuan kurang akurat. Padahal dalam pemahaman dan penggunaan bendera isyarat visual berdasarkan hukum *International Code of Signal dan Standard Marine Naviagtional Vocabulary (Standard Marine Communication Phrases 1995)* di dalam aturan tersebut dijelaskan bahwa pengertian bendera “G” adalah “Saya butuh pandu”. Tetapi pihak kapal tidak menaikkan atau menggunakan bendera isarat visual tersebut karena kapal tidak terbiasa menggunakannya.

PEMBAHASAN

Permasalahan

Dari data dan fakta-fakta yang ditemui di atas, jelaslah bahwa isyarat visual adalah salah satu komponen penting yang harus diprioritaskan oleh setiap perwira agar terhindar dari kesalahpahaman antara pihak penerima dan pihak pengirim *signal*. Untuk itu permasalahan yang timbul adalah: 1). Kurangnya kesadaran perwira dalam penggunaan bendera isyarat visual di MV. AMMAR. Saat kapal memuat muatan batu bara perwira tidak mengibarkan bendera

isyarat visual “B” padahal disini jelas bahwa batu bara adalah salah satu muatan berbahaya berbentuk padat yang mudah terbakar. Bendera isyarat ini dikibarkan bertujuan agar di ketahui oleh kapal lain yang sedang melintas, bahwa kapal ini memuat muatan berbahaya. Selain bendera “B” permasalahan yang ditemui di MV. Ammar adalah tidak dipasangnya bendera isyarat “G” saat kapal membutuhkan pandu, hal tersebut terjadi di area labuh jangkar karang jamuang surabaya. Pada hal tersebut karena dari pihak kapal tidak memasang bendera isyarat “G” maka pandu tidak bisa mencari kapal MV. Ammar yang membutuhkan pandu. 2). Tidak adanya sanksi tegas dari nakhoda bila tidak dikibarkannya bendera isyarat visual. Selama ini dari pihak nakhoda sebagai pemimpin diatas kapal tidak memberi sanksi yang tegas untuk perwira dan *crew* kapal saat melakukan pelanggaran, dengan hal tersebut perwira dan *crew* akan terus melakukan pelanggaran yang sama.

Pemecahan Permasalahan

1. Mengadakan peningkatan dalam pemberian familirisasi pada setiap perwira oleh Nakhoda tentang tugas dan tanggung jawab di atas kapal. Selain itu mengadakan penyuluhan ke Perwira dan *Crew deck* guna mengetahui tugas-tugas penggunaan bendera isyarat visual yang berlaku sewaktu kapal sedang beroperasi. Mereka dipersyaratkan untuk meningkatkan kecakapan, dan melaporkan kepada perwira jaga jika ada peralatan bendera isyarat yang sudah tidak layak dipakai. Nakhoda memberikan familiarisasi pada setiap perwira di atas kapal tentang tugas dan tanggung jawabnya agar tidak terjadi ketidakpahaman penggunaan bendera isyarat, memberikan suatu kejelasan akibat dari tidak pahaman pengguna bendera isyarat di atas kapal. Pengawasan Nakhoda dilakukan pada saat adanya kegiatan kapal membutuhkan pandu pada saat akan sandar, memuat barang berbahaya,

ketika memasuki pelabuhan tiba, dan dikodekan dengan bendera isyarat, sehingga semua kegiatan dapat dikontrol dengan baik dan benar sesuai dengan prosedur yang ada. Perwira jaga maupun anak buah kapal harus memperhatikan setiap kegiatan yang akan menggunakan bendera isyarat. Perwira juga harus melakukan prosedur penggunaan bendera isyarat saat kapal akan membutuhkan pandu seperti :

- a. Saat kapal mau tiba di *anchor station* kapal lapor pada pihak agen mengenai rencana sandar.
- b. Apabila agen memberikan info kapan rencana sandar dan kapal harus *drop anchor* dulu kemudian dilanjutkan Perwira kapal memberi laporan kepada pihak kepanduan bahwa kapal akan *drop anchor*.
- c. Ketika kapal sudah *drop anchor* perwira melaporkan posisi *anchor* kapal saat itu.
- d. Setelah pihak kapal sudah mengetahui rencana sandar, perwira lapor kepada kepanduan untuk *request* pandu.
- e. Selama kapal menunggu pandu naik di atas kapal kita, pihak kapal menaikkan bendera isyarat “G” yang artinya “kami butuh pandu”
- f. Kemudian setelah pandu naik di atas kapal, bendera isyarat “G” di ganti dengan bendera isyarat “H” yang artinya “Ada Pandu di atas kapal kami” Dalam pemecahan masalah ini, selain prosedur penggunaan bendera isyarat visual saat kapal membutuhkan pandu berikut prosedur penggunaan bendera isyarat visual saat kapal memuat muatan berbahaya :

1. Pada saat kapal melakukan bongkar muat di dermaga, ataupun setelah kapal lepas tali dari dermaga hingga kapal selesai *loading* muatan dan hendak bertolak meninggalkan pelabuhan menuju pelabuhan selanjutnya, pihak kru kapal harus

- memancangkan bendera isyarat visual untuk muatan berbahaya.
2. Kapal yang mengangkut muatan berbahaya harus mengibarkan bendera isyarat visual “B”.
 3. Kapal harus tetap mengibarkan bendera “B” saat melakukan pelayaran.
 4. Bendera isyarat visual “B” bisa diturunkan apabila kapal telah selesai bongkar muatan dan berganti ke muatan yang tidak berbahaya.
2. Nakhoda memberikan sanksi tegas apabila ditemukan pelanggaran atas tidak digunakannya bendera isyarat visual. Nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal memberikan sanksi apabila ditemukan pelanggaran kepada perwira atau *crew* kapal *deck* yang tidak melaksanakan tugas dalam penggunaan bendera isyarat sesuai prosedur pada saat akan sandar membutuhkan pandu, memuat barang berbahaya, dan saat kapal akan memasuki negara lain yang telah ditetapkan didalam hukum *International Code of Signal dan Standard Marine Navigational Vocabulary (Standard Marine Communication Phrases 1995)*. Dalam pelaksanaannya dikapal MV. Ammar Nakhoda memberi sanksi berupa :
- a. Peneguran (SP 1) Setiap perwira dan *crew* kapal *deck* yang melanggar dan tidak memasang bendera isyarat pada saat kapal membutuhkan pandu dan memuat barang berbahaya maka nakhoda akan memberikan sanksi berupa teguran secara langsung oleh nakhoda dan akan ditindaklanjuti dengan pemberian poin kedisiplinan yang telah diterapkan kapal MV. Ammar.
 - b. Penilaian Poin (SP 2) Setiap perwira dan *crew* kapal yang membuat kesalahan dalam melanggar aturan akan mendapatkan poin. Apabila poin tersebut terkumpul dengan jumlah 50 maka perwira dan *crew* kapal akan mendapatkan SP3.

- c. Pelaporan (SP 3) Dalam SP3 ini perwira dan *crew* kapal yang telah mendapatkan poin mencapai 50 maka Nakhoda berhak melaporkan ke pihak perusahaan pelayaran PT. Gurita Lintas Samudera, atas peraturan yang telah dilanggar. Persetujuan ini sudah disetujui oleh semua pihak perwira dan *crew* MV. Ammar dengan menandatangani sebagai tanda bahwa aturan tersebut telah berlaku dan disahkan oleh nakhoda.

KESIMPULAN

Berdasarkan permasalahan yang ada, maka penulis dapat menyimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Kesadaran perwira terhadap tugas dan tanggung jawabnya di atas kapal MV. Ammar masih sangat minim, terutama tugasnya dalam penggunaan bendera isyarat visual di atas kapal, perwira tidak melakukan pengecekan dan pemasangan bendera isyarat visual “G” saat kapal *standbay* menunggu pandu serta tidak menggunakan bendera isyarat visual “B” saat kapal memuat batu bara.
2. Tidak adanya sanksi tegas dari pihak Nakhoda terhadap kelalaian perwira saat tidak memperhatikan penggunaan bendera isyarat visual. Selama ini dari pihak nakhoda sebagai pemimpin di atas kapal tidak memberi sanksi yang tegas untuk perwira dan *crew* kapal saat melakukan pelanggaran, dengan hal tersebut perwira dan *crew* akan terus melakukan pelanggaran yang sama.

Berdasarkan kesimpulan yang ada di atas, diberikan saran-saran untuk berbagai pihak yang terlibat langsung maupun tidak langsung sebagai berikut:

Untuk pihak Kapal

1. Nakhoda memberikan familiarisasi pada setiap perwira di atas kapal tentang tugas dan tanggung jawabnya agar menggunakan bendera isyarat visual saat memang di perlukanya penggunaan bendera isyarat visual. Hal ini digunakan

agar tidak adanya kesalah pahaman antara pihak kapal sendiri dengan kapal lainya maupun dari pihak pihak lain.

2. Nakhoda memberikan sanksi tegas kepada perwira yang sekiranya tidak melakukan hal tersebut. Hal ini dilakukan agar memberi efek jera kepada setiap perwira sehingga penggunaan bendera isyarat visual dapat di terapkan dengan sebagaimana mestinya.

Untuk Pihak Perusahaan

1. Pihak perusahaan harus mengadakan seleksi yang lebih ketat, teliti dan *independent* (bebas KKN) dalam memilih calon-calon Perwira yang akan ditempatkan di atas kapal.
2. Pihak perusahaan perlu untuk mengadakan program-program pelatihan mengenai permasalahan dalam pekerjaan dan tanggung jawab sebagai salah satu program *Safety Management System* yang diberikan perusahaan sebelum Perwira itu berlayar atau selama dalam pelayaran yang pelaksanaannya diserahkan kepada Nakhoda.

DAFTAR PUSTAKA

- Afifudin,Et.al, 2015. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung. Pustaka Setia
- Darminta, W.J.S Poerdwa. 2008.*Optimal*. Bandung, Ilham Jaya.
- Kementrian Perhubungan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Dan Peningkatan Ilmu Pelayaran,2016. *Isyarat Visual (Komunikasi)*. Jakarta.
- Poerwadaminta2003. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta, Balai Pustaka.
- Saryono. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Tarsito
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 *Tentang Pelayaran*.
- Clark1990. *Isyarat Visual*. <https://witaisma.wordpress.com>. Diakses tgl 13 Februari 2018 Jam 20.00 Wib

Winardi 2005. *Optimalisasi*. <https://www.scribd.com>mobile>do> c. Diakses tgl 13 Februari 2018 Jam 20.25 Wib