

**KEMENTRIAN PERHUBUNGAN BADAN
PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN SEKOLAH
TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS PERANAN KSOP KELAS III TALANG
DUKU MUARO JAMBI DALAM MENINGKATKAN
KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN
MUARO JAMBI**

Oleh:

RD. M. ALVI ROYHAN

NRP. 460179470

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTRIAN PERHUBUNGAN BADAN
PENGEMBANGAN SDMPERHUBUNGAN SEKOLAH
TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI
ANALISIS PERANAN KSOP KELAS III TALANG
DUKU MUAROJAMBI DALAM MENINGKATKAN
KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN
MUARO JAMBI

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

RD. M. ALVI ROYHAN

NRP. 460179470

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTRIAN PERHUBUNGAN BADAN PENGEMBANGAN SDM
PERHUBUNGAN SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

NAMA : RD. M. ALVI ROYHAN
NRP : 460179470
PROGRAM PENDIDIKAN : DIPLOMA IV
PROGRAM STUDI : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT
DAN KEPELABUHANAN
JUDUL : ANALISIS PERANAN KSOP KELAS III TALANG
DUKU MUARO JAMBI DALAM MENINGKATKAN
KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN
MUARO JAMBI

Pembimbing Utama


Bagaskoro, S. Kom., MM.
Pembina (IV/a)
NIP. 19590927 198003 1 002

Jakarta, 13 Agustus 2024
Pembimbing Pendamping


Rosna Y Siahaan, S. Kom., M.M.Tr.
Pembina (IV/a)
NIP. 19720503 199803 2 003

Mengetahui:

KETUA JURUSAN KALK


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas karunia, rahmat dan hidayah-Nya yang tak terkira sehingga atas izin Allah SWT penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul:

**“Analisis Peranan KSOP Kelas III Talang Duku Muaro Jambi Dalam
Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi ”**

yang merupakan salah satu persyaratan kelulusan program Diploma IV yang telah ditentukan sesuai dengan kurikulum pendidikan. Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman yang penulis dapatkan selama menjalani praktek darat di Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Talang Duku. Pengetahuan yang diberikan oleh dosen selama mengikuti perkuliahan serta melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul penelitian yang penulis teliti.

Dalam penyusunan skripsi ini tentunya penulis mendapatkan pengetahuan dan pengalaman dari beberapa pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M.H., M.Mar selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Dr. Vidya Selasdini, S.SiT., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SiT., M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Bagaskoro, S.Kom., MM selaku Dosen Pembimbing Materi yang selalu memberi saran dan masukan serta membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Kepada Ibu Rosna Yuherlina Siahaan, S.Kom., M.M.Tr selaku Dosen Pembimbing Penulisan yang selalu memberi saran dan masukan serta membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
6. Kepada Dosen serta Staff Pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran pada Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan yang telah membimbing dan mendidik penulis selama dalam masa perkuliahan.

7. Kepada Kepala Kantor, Kasi, Kabid dan Staff di KSOP Kelas III Talang Duku yang telah memberikan kesempatan dan bimbingan selama penulis menjalani praktek darat.
8. Untuk seluruh keluarga, terutama Mamah dan Bapak yang telah memberikan dukungan secara moril, materil, do'a serta pengorbanan yang tidak terbatas sebagai pemicu semangat Penulis hingga dapat menyelesaikan skripsi ini.
9. Kepada semua sahabat saya yang banyak memberikan motivasi, dukungan serta berbagai tambahan wawasan dalam diskusi atau kegiatan lainnya selama menjalani pendidikan di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran.

Penulis menyadari bahwa masih ada kekurangan baik dari segi susunan kalimat maupun tata bahasa. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis dengan terbuka menerima masukan dan saran demi sempurnanya skripsi ini.

Jakarta, 29 Juli 2024

RD. M. Alvi Royhan

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR	vii
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR LAMPIRAN.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi Masalah	2
C. Batasan Masalah	3
D. Rumusan Masalah.....	3
E. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian.....	3
G. Sistematika Penulisan Skripsi.....	3
BAB II LANDASAN TEORI	6
A. Pengertian/Definisi Operasional	6
B. Teori	6
C. Kerangka Pemikiran.....	17
BAB III METODE PENELITIAN.....	18
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	18
B. Metode Pendekatan	18
C. Sumber Data.....	20
D. Teknik Pengumpulan Data	20
E. Teknik Sampling	21
F. Teknik Analisis Data.....	22
BAB IV HASIL PENELITIAN	23
A. Deskripsi Data.....	23
B. Analisis Data.....	26
C. Alternatif Pemecahan Masalah	53
D. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah	54
E. Pemecahan Masalah	55

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	58
A. KESIMPULAN.....	58
B. SARAN.....	58
DAFTAR PUSTAKA.....	61
LAMPIRAN.....	63

DAFTAR GAMBAR

4.1 Struktur Organisasi KSOP Kelas III Talang Duku	24
4.2 Pemeriksaan Equipment, dan Radio	34
4.3 Surat Laut	47
4.4 Surat Ukur Internasional	48
4.5 Sertifikat Keselamatan Kontruksi Kapal Barang.....	49
4.6 Sertifikat Keselamatan Perlengkapan Kapal Barang	51
4.7 Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum.....	52

DAFTAR TABEL

4.1 Hasil Wawancara	28
4.2 Hasil Wawancara dengan Responden 2	31
4.3 Data kapal yang bermasalah pada Bulan Mei - Juni.....	35

DAFTAR LAMPIRAN

1. Kegiatan Apel Pagi di KSOP Kelas III Talang Duku, Muaro Jambi.....	63
2. Laporan Keberangkatan Kapal.....	64
3. Permohonan Olah Gerak Kapal.....	65
4. Surat Persetujuan Berlayar (SPB).....	66

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Keselamatan pelayaran merupakan salah satu aspek penting dalam operasional Pelabuhan yang harus dijamin untuk menjaga keberlangsungan aktivitas ekonomi dan sosial. Pelabuhan Muaro Jambi sebagai salah satu Pelabuhan strategis di Provinsi Jambi, memiliki peran vital dalam mendukung mobilitas barang dan penumpang. Dalam konteks keselamatan pelayaran, peran Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Talang Duku sangat penting dalam mengawasi dan mengatur kegiatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi. KSOP Kelas III Talang Duku bertanggung jawab atas pengawasan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, serta pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait berbagai aktivitas di Pelabuhan seperti bongkar muat barang berbahaya, pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, dan pengaturan lalu lintas kapal di perairan Pelabuhan. Selain itu, KSOP Kelas III Talang Duku juga berperan dalam penanganan kecelakaan kapal, pencegahan kebakaran di perairan Pelabuhan, dan perlindungan lingkungan maritim.

Dalam memastikan keselamatan pelayaran, KSOP Kelas III Talang Duku melakukan upaya, termasuk pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pengawasan keselamatan pelayaran terkait aktivitas di Pelabuhan, dan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal. Namun, KSOP Kelas III Talang Duku juga dihadapkan pada berbagai tantangan dan kendala dalam keselamatan pelayaran, seperti pemadaman kebakaran di perairan Pelabuhan, penanganan musibah di laut, dan perlindungan lingkungan maritim.

PM Nomor 20 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan pelayaran meliputi sumber daya manusia (SDM), fasilitas dan tempat, standar operasional prosedur (SOP), wilayah dan hukum. Sedangkan PM Nomor

37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Angkutan Laut memiliki fungsi diantaranya melayani jasa di dunia pelayaran serta yang menikmati fasilitas laut.

Pada tanggal 15 Januari 2024, Tongkang Batu Bara Sejahtera 1415 di Tarik Tugboat Utama Mandiri 03 menabrak tiang Pelabuhan di Kawasan Pelabuhan Petikemas Talang Duku, Kecamatan Taman Rajo, Kabupaten Muaro Jambi. Tugboat yang menarik tongkang batu bara tersebut menabrak dolwin atau tiang Pelabuhan milik Pelindo Regional II. Tragedi kecelakaan itu terjadi sebanyak tiga kali. Pertama tongkang menabrak kapal layer, kapal semen, dan tongkang. Atas kejadian tersebut pihak Pelindo Regional II Jambi, belum dapat merinci kerugian akibat kerusakan tersebut dan mengatakan pihaknya meminta pertanggung jawaban kapal tongkang batu bara menabrak aset milik Pelindo tersebut. Akibat peristiwa tersebut pihaknya saat ini sedang melakukan upaya pengecekan secara signifikan terkait titik kerusakan tersebut. Berdasarkan uraian di atas maka penulis mencoba mengangkat masalah tersebut dalam bentuk skripsi yang berjudul:

**“ANALISIS PERANAN KSOP KELAS III TALANG DUKU
MUARO JAMBI DALAM MENINGKATKAN
KESELAMATAN PELAYARAN DI PELABUHAN MUARO
JAMBI”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang penulis uraikan di atas, penulis mengidentifikasi masalah, yaitu pada:

1. Kurangnya peranan KSOP Kelas III Talang Duku Pelabuhan Muaro Jambi dalam kepatuhan terhadap prosedur keselamatan.
2. Kurangnya Peranan pemerintah daerah terhadap pentingnya keselamatan pelayaran di wilayah Provinsi Jambi.
3. Adanya pelanggaran peraturan keselamatan yang mempengaruhi keselamatan pelayaran di kantor KSOP Talang Duku Pelabuhan Muaro Jambi.
4. Kurangnya regulasi terhadap keselamatan di Pelabuhan Muaro Jambi.

5. Minimnya Fasilitas yang memadai untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi.

C. Batasan Masalah

Batasan masalah pada skripsi ini adalah:

1. Sosialisasi keselamatan pelayaran di KSOP Talang Duku Pelabuhan Muaro Jambi.
2. Undang – undang terkait keselamatan pelayaran.

D. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, maka rumusan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran KSOP Kelas III Talang Duku dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi?
2. Apa saja yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di Pelabuhan Muaro Jambi?

E. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Mengetahui bagaimana peran KSOP Kelas III Talang Duku dalam Meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi

2. Manfaat Penelitian

Sebagai bahan acuan dan referensi bagi KSOP Kelas III untuk lebih meningkatkan keselamatan pelayaran disuatu Pelabuhan dan lebih berperan dalam memperlancar segala aktivitas disuatu Pelabuhan.

G. Sistematika Penulisan Skripsi

Sebagai upaya untuk memudahkan pembaca dalam memahami skripsi maka di buat sistematika materi berdasarkan bab yang di organisir sebagai suatu kesatuan yang utuh. Sehubungan dengan pemikiran ini maka penulisan skripsi terdiri dari 5 (lima) bab, dimana bab yang satu dan bab yang lainnya saling terkait dan dilengkapi dengan daftar pustaka yang secara teori dapat dijadikan referensi oleh penulis dan didukung pula dengan lampiran-lampiran. Untuk gambaran lebih jelasnya mengenai skripsi ini, maka sistematika penulisan skripsi disusun sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Di dalam Bab I pendahuluan menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Dalam bab ini di dikemukakan tentang tinjauan pustaka yang memuat uraian mengenai ilmu pengetahuan yang terdapat dalam kepustakaan, pengertian dari hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan dan kerangka pemikiran serta diteliti secara hipotesis dalam mengemukakan jawaban sementara atau kesimpulan sementara yang di peroleh oleh penulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Mengenai metode penelitian penulisan menguraikan cara pengumpulan data dari objek yang diteliti, meliputi: waktu dan tempat penelitian, berapa lama penelitian di lakukan, metode pendekatan dan teknik pengumpulan data, subjek penelitian yang merupakan informasi tentang subjek yang menjadi fokus penelitian, serta teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini, penulis memaparkan skripsi data yaitu mengenai hal-hal yang berkaitan dengan permasalahan yang dipilih oleh penulis, menganalisis data yang ada kaitannya dengan permasalahan yang akan dilakukan pembahasan lebih lanjut sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya permasalahan. Selain itu penulis juga mengemukakan alternatif pemecahan masalah serta melakukan evaluasi terhadap pemecahan masalah tersebut dan mendapatkan hasil yang optimal.

BAB V PENUTUP

Dalam bab penutup ini berisi kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis data sehubungan dengan masalah penelitian. Dan juga berisi sasaran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sehubungan dengan masalah penelitian yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Pengertian/Definisi Operasional

Untuk memudahkan dalam memahami pengertian-pengertian yang penulis gunakan dalam skripsi ini, penulis membuat beberapa penelitian dan istilah yang diambil dari beberapa referensi buku, surat keputusan, serta pendapat dari pakar mengenai hal yang berkaitan dengan hal tersebut. Hakekatnya dijelaskan bahwa Indonesia adalah negara yang terdiri dari gugusan pulau bercirikan kesatuan kepulauan meliputi daerah perairan luas dengan aturan batas yang telah ditetapkan, dipertahankan, kedaulatan, perwujudan pengetahuan negara, serta pemajuan Kawasan negara, dan aturan angkutan laut nasional dibutuhkan dalam menumbuhkan devisa negara, pembangunan daerah, serta penguatan identitas bangsa.

B. Teori

Pelabuhan menurut Undang-Undang 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yaitu, Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang Pelabuhan dan sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

1. Tugas dan Fungsi KSOP Kelas III Talang Duku

Kantor kesyahbandaran dan otoritas pelabuhan mempunyai tugas melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan serta pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Dalam melaksanakan tugas tersebut, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan menyelenggarakan fungsi:

- a. Pelaksanaan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal
- b. Pelaksanaan pemeriksaan manajemen keselamatan kapal
- c. Pelaksanaan pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran terkait dengan kegiatan bongkar muat barang berbahaya, barang khusus, limbah bahan berbahaya dan beracun (B3), pengisian bahan bakar, ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang, pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, laik layar dan kepelautan, tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur pelayaran, pemanduan dan penundaan kapal, serta penertiban Surat Persetujuan Berlayar.
- d. Pelaksanaan pemeriksaan kecelakaan kapal, pencegahan dan pemadaman kebakaran di perairan pelabuhan, penanganan musibah di laut, pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- e. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran
- f. Pelaksanaan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan, serta pengawasan penggunaannya, pengusulan tarif untuk ditetapkan Menteri
- g. Pelaksanaan penyediaan, pengaturan dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan,

pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan serta sarana bantu navigasi pelayaran.

- h. Pelaksanaan penjaminan dan pemeliharaan kelestarian lingkungan di pelabuhan, keamanan dan ketertiban, kelancaran arus barang di pelabuhan.
- i. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal, penyediaan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan serta pemberian konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan
- j. Penyiapan bahan penetapan dan evaluasi standar kinerja operasional pelayanan pada kepelabuhanan dan
- k. Pelaksanaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum, hukum dan hubungan masyarakat serta pelaporan

1. Pengertian Pelabuhan Menurut Para Ahli

Menurut Sugiarto (2003), Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi, yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan bongkar muat barang.

Menurut Lasse (2011), Pelabuhan adalah tempat kapal berlabuh (*anchorage*), mengolah gerak (*manuver*), dan bertambat (*berthing*), untuk melakukan kegiatan menaikkan dan/atau menurunkan penumpang dan barang secara aman (*securely*).

Menurut Triatmodjo (2009), Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh naik, naik turun penumpang dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Irwan, et al., (2022), Pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang atau arus, sehingga kapal dapat berputar, bersandar atau membuang sauh sehingga bongkar muat atas barang dan perpindahan penumpang dapat dilakukan.

2. Jenis-Jenis Pelabuhan

Tipe Pelabuhan menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 Tahun 2009 tentang kePelabuhanan, tipe Pelabuhan tetap mendefinisikan menjadi 3 diantaranya:

a. Pelabuhan Utama

Pelabuhan utama ialah Pelabuhan yang tujuan utamanya pelayanan aktifitas pelayaran lokal dan luar negeri, menyelenggarakan pelayaran lokal dan luar negeri dengan kuantitas banyak serta wadah sebagai pelanggan serta muatan dalam lintas antar Provinsi yang meliputi jasa.

b. Pelabuhan Pengumpul

Pelabuhan pengumpul ialah Pelabuhan yang memiliki peran dalam melayani jasa di Pelabuhan dengan jenis jasa angkutan lokal dengan muatan menengah wadah sebagai pelanggan serta muatan dalam lintas antar Provinsi yang meliputi jasa dan juga Pelabuhan yang memiliki peran sebagai pengumpul.

c. Pelabuhan Pengumpan

Pelabuhan pengumpan ialah Pelabuhan yang peran utamanya melaksanakan aktifitas jasa transportasi laut, transportasi laut dengan kuantitas kecil, dan juga pengumpan bagi Pelabuhan yang telah dijelaskan sebelumnya, serta memiliki peran sebagai jasa angkut *passenger* dan muatan yang memiliki alur antar Provinsi.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 mengenai Pelabuhan dibedakan dengan dua tipe ialah:

a. Pelabuhan laut

Pelabuhan laut ialah Pelabuhan yang biasanya dapat digunakan untuk pelayanan aktivitas jasa pelayaran dan penyeberangan yang berada di laut atau di sungai.

b. Pelabuhan sungai atau danau

Pelabuhan Sungai dan Danau merupakan memiliki peran pelayanan ASDP dengan wilayah didanau dan sungai.

3. Fungsi Pelabuhan Menurut Para Ahli

Menurut Lasse (2011) fungsi Pelabuhan ada 4 yaitu:

- a. *Gateway* yaitu Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar Pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena Pelabuhan jalan atau arena resmi bagi lalu lintas barang perdagangan
- b. *Link* yaitu berfungsi sebagai mata rantai (link) yang menjadi penghubung rangkaian transportasi. Fungsi Pelabuhan sebagai link ini terdapat tiga unsur penting yakni
 - 1) Menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk
 - 2) Operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum delay
 - 3) Efisien dalam arti biaya
- c. *Interface* yaitu barang muatan yang diangkut melalui maritim transport setidaknya melalui dua kali, yakni di Pelabuhan muat dan satu kali di Pelabuhan bongkar, kemudian barang diangkut menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Pada kegiatan tersebut berfungsi Pelabuhan adalah antar muka (*interface*).
- d. *Industrial entity* yaitu Pelabuhan yang diselenggarakan dengan baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area Pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kePelabuhanan.

Menurut Benny Agus Setiono (2011), fungsi Pelabuhan juga ada empat, yaitu:

a. Tempat pertemuan

Fungsi Pelabuhan adalah tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait. Barang-barang yang diangkut dengan kapal laut akan dibongkar dan dipindahkan ke angkutan darat seperti truk dan kereta api. Sebaliknya barang-barang yang diangkut dengan truk atau kereta api diPelabuhan dibongkar dan dimuat ke kapal.

b. Gapura

Pelabuhan berfungsi sebagai gapura atau pintu gerbang suatu negara. Warga negara dan barang-barang dari negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara dan melewati Pelabuhan tersebut.

c. Entitas industri

Fungsi Pelabuhan sebagai entitas industri yaitu dengan berkembangnya industri yang berorientasi ekspor maka fungsi Pelabuhan menjadi sangat penting. Adanya Pelabuhan, hal itu akan memudahkan industri mengirim produknya dan mendatangkan bahan baku. Sehingga Pelabuhan menjadi satu jenis industri sendiri yang menjadi ajang bisnis berbagai usaha, mulai dari transportasi, perbankan, perusahaan leasing peralatan dan sebagainya.

d. Mata rantai transportasi

Fungsi Pelabuhan sebagai mata rantai transportasi yaitu Pelabuhan merupakan bagian dari rantai transportasi. Di Pelabuhan berbagai moda transportasi bertemu dan bekerja. Pelabuhan laut merupakan salah satu titik dari mata rantai angkutan darat dengan angkutan laut. Orang dan barang yang diangkut dengan kereta api bisa diangkut mengikuti rantai transportasi dengan menggunakan kapal laut.

Ada beberapa jenis-jenis Pelabuhan menurut Triatmodjo (2009), yaitu:

1. Pelabuhan Umum

Pelabuhan diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat umum. Penyelenggara Pelabuhan umum adalah unit pelaksana teknis atau satuan kerja Pelabuhan atau badan usaha Pelabuhan (BUP). Pelabuhan umum dapat dibedakan atas:

- a. Pelabuhan umum yang tidak diusahakan (tidak mengutamakan keuntungan) di mana penyelenggaraannya adalah pemerintah melalui Unit Pelaksana Teknis (UPT)/ Satuan Kerja Pelabuhan.
- b. Pelabuhan yang diusahakan (mengutamakan keuntungan) di mana penyelenggarannya adalah BUP (Badan Usaha Pelabuhan) yang saat ini menjadi PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (persero).

2. Pelabuhan Khusus

Pelabuhan khusus adalah Pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pengelola Pelabuhan khusus adalah pemerintah, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota atau badan hukum Indonesia yang memiliki izin untuk mengelola Pelabuhan khusus (KM 55, Tahun 2002). Contoh dari Pelabuhan khusus adalah Pelabuhan khusus Angkatan laut, Pelabuhan khusus minyak mentah, Pelabuhan khusus semen, dan sebagainya.

Jenis Pelabuhan menurut Hananto Soewedo (2015) ada tiga, yaitu:

- a. Pelabuhan umum terbuka, Pelabuhan ini terbuka untuk semua kapal, contohnya Pelabuhan banyuwangi dan Pelabuhan gilimanuk untuk pulau jawa dan bali
- b. Pelabuhan umum tidak terbuka, Pelabuhan jenis ini tidak terbuka untuk semua kapal (hanya kapal yang mempunyai izin).
- c. Pelabuhan khusus, Pelabuhan yang dikhususkan untuk muatan tertentu seperti Pelabuhan cigadung untuk Pelabuhan biji besi.

4. Institusi Yang Terkait Di Pelabuhan

1. Karantina

Menurut UU Nomor 21 2019 Tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan, Kawasan Karantina adalah Kawasan yang semula diketahui bebas dari hama dan penyakit karantina, tetapi berdasarkan hasil pemantauan ditemukan atau terdapat indikasi adanya serangan hama dan penyakit karantina yang penyebarannya masih sangat terbatas sehingga harus di isolasi dari pemasukan atau pengeluaran. Kegiatan pemindahan media pengangkutan dari atau ke Kawasan untuk mencegah penyebarannya. Pejabat Karantina bertugas melakukan tindakan karantian meliputi pemeriksaan, pengasingan, pengamatan, perlakuan, penahanan, penolakan, pemusnahan, dan pembebasan

Dalam UU Nomor 21 Tahun 2019 Tentang Karantina Hewan, Ikan, dan Tumbuhan, Karantina terbagi menjadi 3 yaitu:

- a. Karantina Hewan
- b. Karantina Ikan

c. Karantina Tumbuhan

2. Direktorat Jenderal Imigrasi

Menurut UU Nomor 6 Tahun 2011 Tentang Keimigrasian, Direktorat Jenderal Imigrasi adalah Unsur pelaksana tugas dan fungsi Kementrian Hukum dan Hak Asasi Manusia di bidang Keimigrasian. Fungsi Keimigrasian adalah bagian dari urusan pemerintah negara dalam memberikan pelayanan keimigrasian, penegakan hokum dan keamanan negara, serta memfasilitasi pembangunan kesejahteraan masyarakat.

3. Bea dan Cukai

Menurut UU Nomor 39 Tahun 2007 Tentang Cukai, Cukai adalah pungutan negara yang dikenakan terhadap barang-barang tertentu yang mempunyai sifat atau karakteristik yang ditetapkan dalam undang – undang ini. Bea Cukai merupakan istilah yang sangat familiar bagi orang atau organisasi yang menangani urusan ekspor dan impor, bahkan bagi masyarakat umum karena istilah Bea Cukai sering muncul dalam pemberitaan media. Berdasarkan pengertian tersebut, Bea Cukai dapat diartikan sebagai pajak yang dikenakan oleh pemerintah atas barang ekspor dan impor serta barang dengan karakteristik khusus.

Badan yang mengatur kepabeanan disebut bea cukai. Secara umum kepabeanan mempunyai fungsi pengawasan terhadap pergerakan barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan bea pungutan

Bea cukai memiliki fungsi tertentu dalam perekonomian Indonesia:

- a. Melaksanakan tugas yang diberikan oleh Kementrian Keuangan
- b. Melakukan pembinaan, pengawasan, dan peningkatan pemungutan pabean kepabeanan dan cukai atas barang
- c. Pelaksanaan hokum atas segala peristiwa yang terjadi di bidang kepabeanan dan cukai
- d. Menjalankan tugas-tugas administrasi
- e. Menjadi penegak kebijakan bea cukai dan pajak
- f. Merumuskan calon atau bibit kebijakan penegakan hukum di bidang kepabeanan dan cukai.

4. Kantor Kesehatan Pelabuhan

Kantor kesehatan Pelabuhan berfungsi untuk mencegah serta mengantisipasi bahaya masuknya virus, bakteri, serta berbagai penyakit dari luar negeri. Contohnya ialah virus flu burung, virus rabies, virus H1N1, virus anjing gila dan lain-lainnya.

Menurut Peraturan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2020 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesehatan Pelabuhan, KKP mempunyai tugas melaksanakan pencegahan keluar masuknya penyakit, potensi wabah penyakit, surveilans epidemiologi, karantina, pengendalian dampak resiko kesehatan lingkungan, pelayanan kesehatan, pengawasan obat, makanan, kosmetika, alat kesehatan, serta bahan adiktif (OMKABA) serta perlindungan terhadap penyakit baru dan terbarukan, bioterorisme, unsur biologi, bahan kimia, dan pengamanan radiasi di wilayah kerja bandar udara, Pelabuhan laut, dan perbatasan negara.

5. Polres Pelabuhan

Polres Pelabuhan mempunyai tugas pokok dalam menyelenggarakan keamanan yang terdapat di daerah Pelabuhan. Polres Pelabuhan juga bertujuan untuk mengurangi tindakan kejahatan, pemeriksaan barang-barang bawaan penumpang dengan sasaran barang terlarang meliputi narkoba, sajam, senpi, dan barang-barang terlarang lainnya.

e. Pengertian keselamatan pelayaran

Tentang keamanan dan keselamatan pelayaran dijelaskan dengan syarat dalam pelaksanaan safety yang terkait dengan angkutan di daerah dermaga dan lingkungan maritime. Maka dari itu musibah di transportasi laut tidak bisa dipastikan perlu adanya observasi.

1. Penyebab terjadinya kecelakaan

Penyebab oleh manusia sangat mempengaruhi diantaranya ialah:

- a. Sadar terhadap kelebihan muatan kapal
- b. Cerobohan dalam mengoperasikan kapal

- c. Ketidakmampuan awak kapal untuk mengendalikan berbagai masalah yang mungkin timbul dalam pengoperasian kapal.

2. Teknis

Faktor teknis umum kaitanya dengan kurangnya perhatian bentuk transportasi laut, pengabaian, *maintenance* transportasi laut yang menyebabkan celaknya transportasi laut serta hancurnya transportasi laut.

3. Alam

Alam yang tidak mendukung masalah adalah faktor penyebab terjadinya musibah di laut. Masalah sering terjadi ialah angin topan, arus tinggi disebabkan cuaca buruk, ombak tinggi dan awan gelap yang menghalangi pandangan.

Tipe-tipe musibah transportasi laut:

- a. Tabrakan
- b. Hancurnya bangunan kapal
- c. Tenggelam
- d. Terbakar
- e. Engine tidak beroperasi
- f. Lepas kendali
- g. Terbawa arus
- h. Dentuman

4. Pengertian Kepalabuhanan dan Tatanan KePelabuhanan.

Kepalabuhanan ialah memiliki peran dalam menyelenggarakan bidang kePelabuhanan sebagai penunjang aktivitas, keselamatan serta keamanan alur, pengguna jasa atau barang, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan wilayah angkutan moda transportasi untuk terus menerus memajukan ekonomi negara Indonesia serta pendapatan provinsi serta pencegahan pencemaran lingkungan.

Aturan Pelabuhan regional ialah acuan kePelabuhanan yang di dalamnya terdapat berbagai macam hal yang mengenai Pelabuhan. RIP ialah mengenai pengaturan lingkup mengenai perencanaan lingkup wilayah lahan serta perairan di wilayah kepentingan Pelabuhan.

5. Pengertian ISPS Code

International Ship and Port Security Code (ISPS Code) ialah peraturan Internasional Maritime Organization (IMO) dimana isinya membahas mengenai keselamatan dilaut serta bagaimana pencegahan dalam penanggulangan terror. IMO secara resmi menandatangani ISPS Code, ISPS Code secara resmi berlaku pada tanggal 11 Juli 2004.

6. Penyebab Kecelakaan Kapal

a. Penyebab Kecelakaan Kapal Karena Kondisi Cuaca

Factor pertama disebabkan oleh kondisi cuaca saat tengah berlayar di laut. Kondisi cuaca juga mempengaruhi gelombang tinggi dan ombak yang seringkali menghambat pelayaran kapal.

b. Penyebab Kecelakaan Kapal Karena Kondisi Kapal

Sebelum kapal berlayar, kru kapal biasanya mengecek kondisi kapal secara keseluruhan. Disamping itu, kapal harus memperoleh sertifikasi laik jalan sebelum berlayar. Kondisi lambung kapal, kondisi mesin, sampai dengan system navigasi harus dalam kondisi stabil dan prima.

c. Penyebab Kecelakaan Kapal Karena Skill Nakhoda

Skill nakhoda sangat dibutuhkan selama kapal berlayar dilautan hingga berlabuh di pelabuhan. Apabila skill nakhoda kurang mumpuni dapat menyebabkan *human error*. Apalagi kendali kapal di pegang oleh nakhoda. Untuk itu nakhoda juga yang mengemudikan kapal harus dapat mengatasi masalah kapal dan menghindari kecelakaan.

d. Penyebab kecelakaan Kapal Karena Pengelolaan Lalu Lintas Laut.

Berdasarkan doktrin dari Dr. Eng Trika Pitana, ST, M.Sc, yang merupakan pakar transportasi laut di Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) menyebutkan penyebab kecelakaan kapal. Salah satunya karena pengelolaan lalu lintas laut kurang maksimal. Terutama jalur lintasan perairan yang begitu padat seringkali mengakibatkan kecelakaan antar kapal.

e. Penyebab Kecelakaan Kapal Karena *Equipment Error*.

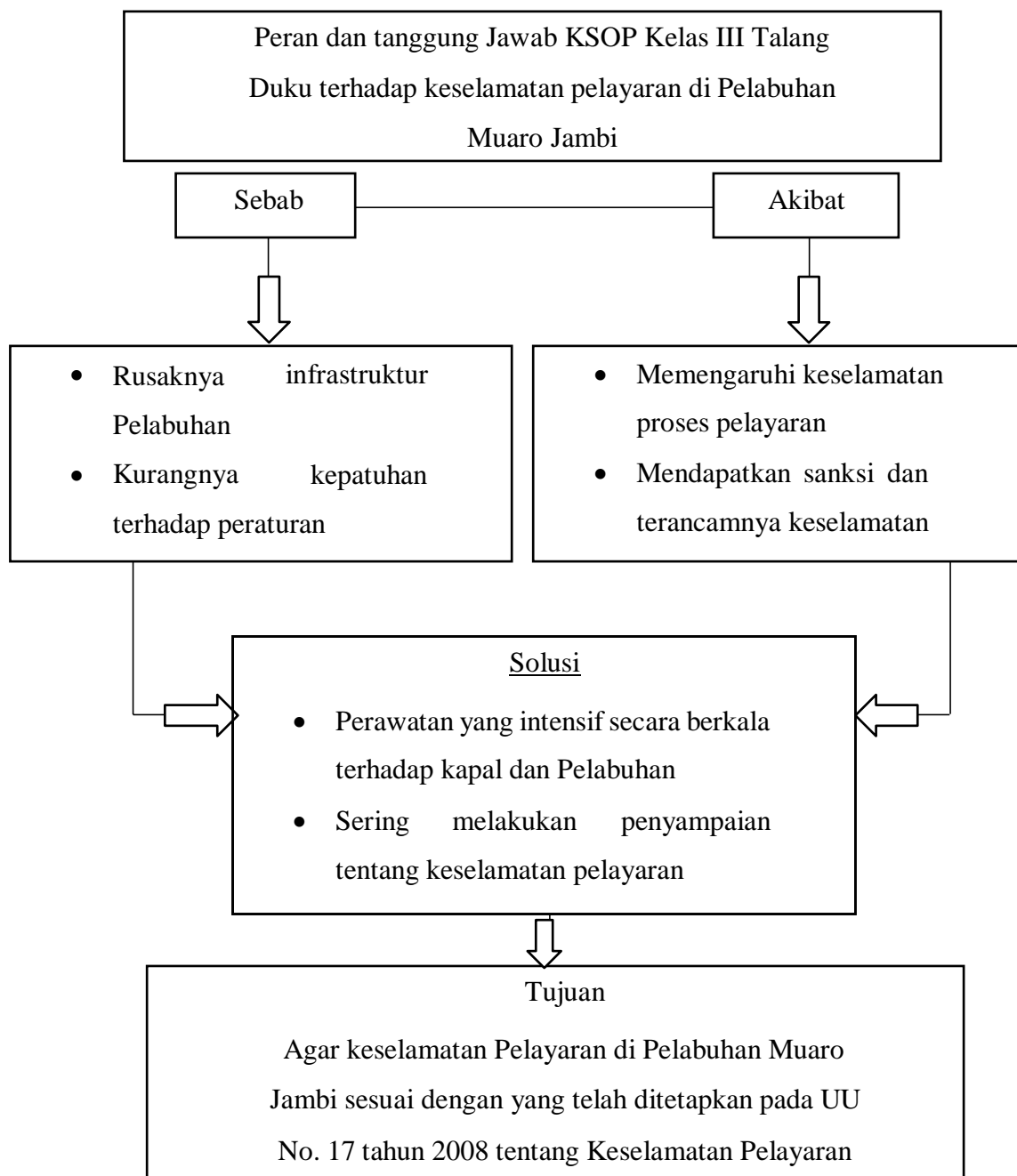
Equipment error dapat menjadi factor penyebab kecelakaan. Jadi, selama kapal berlayar harus dibekali dengan piranti komunikasi yang berfungsi dengan baik. Sehingga komunikasi antar *bridge to bridge* dapat berjalan lancar

C. Kerangka Pemikiran

Dalam rangka mewujudkan peran dan tanggung jawab KSOP III Talang Duku yang sesuai dengan aturan dan standar keselamatan pelayaran diperlukan adanya sarana dan prasarana pendukung yang memadai, tenaga kerja (operator) yang memiliki kemampuan dan kualitas yang teruji, serta mengikuti sistem metode kerja yang sesuai dengan aturan yang telah tertera. Adapun salah satu yang mempengaruhi keselamatan pelayaran karena rusaknya infrastuktur yang tidak dirawat dan kurangnya kepatuhan terhadap peraturan atau SOP yang ada, sehingga penulis mencari pemecahan masalah atas permasalahan yang timbul dalam keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi. Melalui kerangka pemikiran sebagai berikut:

Bagan 2.1

Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Dalam penyusunan skripsi ini materi diperoleh dari hasil yang dilakukan selama pelaksanaan praktik darat (PRADA) pada rentang waktu Agustus 2021 sampai Juli 2022 oleh penulis

2. Tempat dan Profil Penelitian

a. Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan di Muaro Jambi, Provinsi Jambi.

b. Profil Penelitian

Berikut merupakan profil dari perusahaan tempat dilakukannya penelitian:

Nama perusahaan : Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Talang Duku

Alamat : Jl. Pelabuhan Km. 9, Talang Duku,
Kec. Taman Rajo, Kabupaten Muaro Jambi,
Jambi 36382

Telephone : 0741 – 22844

Fax : 0741 – 25280

Email : ksopjambi@dephub.go.id

Situs Resmi : <http://hubla.dephub.go.id/>

B. Metode Pendekatan

Dalam penyusunan skripsi ini, pendekatan yang diterapkan adalah metode kualitatif. Metode kualitatif merupakan suatu pendekatan penelitian yang bersifat deskriptif.

C. Sumber Data

1. Wawancara

Metode penelitian wawancara adalah proses komunikasi atau interaksi untuk mengumpulkan informasi dengan cara tanya jawab antara peneliti dengan informan atau subjek penelitian. Wawancara pada hakikatnya merupakan kegiatan untuk memperoleh informasi secara mendalam tentang sebuah isu atau tema yang diangkat dalam penelitian atau merupakan proses pembuktian terhadap informasi atau keterangan yang telah diperoleh lewat teknik sebelumnya.

2. Dokumentasi

Metode penelitian dokumentasi adalah satu metode pengumpulan data dengan melihat atau menganalisis dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau oleh orang lain. Teknik dokumentasi sendiri dapat diartikan sebagai teknik pengumpulan data melalui bahan tertulis yang diterbitkan oleh lembaga-lembaga yang menjadi objek penelitian, baik berupa prosedur peraturan-peraturan laporan hasil pekerjaan yang diterbitkan oleh lembaga yang menjadi objek penelitian

D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam sebuah penelitian, sebab tujuan utama dalam teknik pengumpulan data adalah mendapatkan data yang akurat. Pemilihan teknik pengumpulan data sangat penting karena dapat mempengaruhi kualitas dan keakuratan hasil penelitian. Pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai sumber dan berbagai cara. Dalam penelitian kualitatif, pengumpulan data dilakukan lebih banyak pada observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Berbagai teknik pengumpulan data dapat disesuaikan dengan jenis penelitian, tujuan dan kebutuhan data yang diperlukan. Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah sebagai berikut:

1. Observasi (pengamatan)

Dalam penelitian ini, penulis melakukan observasi secara langsung dalam kegiatan yang dilakukan dalam menganalisis peranan KSOP Kelas III dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi. Maka instrumen penelitian dari teknik observasi adalah partisipasi.

2. Interview (wawancara)

Wawancara adalah salah satu teknik pengumpulan data dengan cara berdialog dan juga Tanya jawab dengan orang-orang yang berpengalaman yang menjadi subjek penelitian baik secara langsung maupun tidak langsung dan yang berkaitan dengan peranan KSOP Kelas III dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi. Maka instrument penelitian dari wawancara adalah pedoman wawancara.

3. Library Research

Library research merupakan teknik pengumpulan data, yaitu literasi, mempelajari buku, catatan, arsip dan dokumen yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Misalnya dengan mencari buku di took buku, di perpustakaan, dan juga internet.

4. Dokumentasi

Dokumentasi adalah salah satu cara yang digunakan untuk memperoleh atau mengumpulkan data melalui gambar dan dokumen lainnya yang sesuai dengan kebutuhan data. Dalam metode ini penulis mengumpulkan data melalui profile, atau kegiatan yang terjadi pada saat peneltian.

E. Teknik Sampling

Sampel merupakan bagian dari populasi atau bagian dari karateristik yang dimiliki oleh populasi. Sampel yang diambil adalah 10 kapal yang akan melakukan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi.

F. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini penulis menganalisa data yang berupa kata-kata, kalimat yang didapat dari wawancara, catatan lapangan, dan dokumen yang mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan. Setelah memperoleh semua data dari hasil teknik wawancara, kemudian dilakukan observasi, kemudian dilakukan reduksi data, yaitu upaya untuk merangkum dan memfokuskan pada hal-hal yang penting dari hasil wawancara. Lalu melakukan penyajian data dan terakhir penarikan kesimpulan atau verifikasi.

Teknik analisa data yang digunakan penulis adalah deskriptif kualitatif. Adapun alasan penulis melakukan deskriptif kualitatif adalah untuk memperoleh pemahaman dan pengertian tentang masalah atau gejala yang diteliti guna menjelaskan dan mengungkap kebenaran.

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Deskripsi Data

Deskripsi data dalam penelitian kualitatif adalah untuk memberikan gambaran yang komprehensif tentang data yang dikumpulkan, sehingga peneliti dapat memahami dan menginterpretasi data tersebut dengan lebih baik. Deskripsi data dapat dilakukan secara naratif atau tabel yang menunjukkan data secara rinci. Deskripsi data dalam penelitian kualitatif menjadi penting karena memungkinkan peneliti untuk mengevaluasi kualitas dan validitas data, serta memungkinkan penggunaan data yang lebih baik dalam analisis dan interpretasi lebih lanjut.

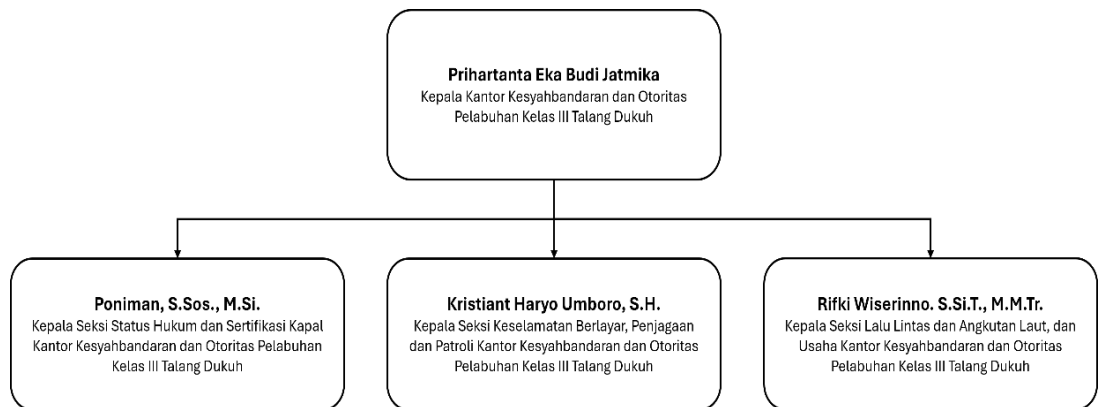
1. Gambaran Umum KSOP Kelas III Talang Duku

a. Sejarah Singkat KSOP Kelas III Talang Duku

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Talang Duku Jambi merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan yang telah berdiri sejak tahun 1979 (Permatasari, 2021). Kantor ini dibentuk untuk mengelola dan mengawasi aktivitas pelabuhan di wilayah Talang Duku, Jambi. Seiring waktu, kantor ini telah berkembang untuk memenuhi kebutuhan peningkatan volume lalu lintas maritim dan aktivitas perdagangan di daerah tersebut. Awalnya didirikan untuk memastikan keselamatan dan efisiensi operasional pelabuhan, Kantor KSOP Talang Duku terus beradaptasi dengan perubahan regulasi dan teknologi, serta bekerja sama dengan berbagai pihak terkait untuk mengembangkan infrastruktur dan layanan pelabuhan yang modern dan berdaya saing. Upaya ini dilakukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi lokal dan nasional, serta memberikan pelayanan terbaik kepada para pengguna jasa pelabuhan.

b. Struktur Organisasi

Gambar 4.1 Struktur Organisasi KSOP Kelas III Talang Duku



Sumber: KSOP Kelas III Talang Duku

Setiap bagian dari struktur organisasi tersebut memiliki fungsi dan tugas yang berbeda-beda di setiap unit dan bagian untuk memastikan kelancaran operasional dan pencapaian pelayanan yang maksimal bagi para pengguna jasa. Berikut merupakan tugas dan fungsinya:

- 1) Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Talang Duku: Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Talang Duku bertanggung jawab atas keseluruhan operasional dan manajemen pelabuhan. Tugas utamanya mencakup pengawasan dan pengendalian semua kegiatan di pelabuhan, memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran, serta menjamin kelancaran lalu lintas laut di wilayah tersebut. Kepala KSOP juga bertanggung jawab dalam koordinasi dengan instansi terkait, penyusunan kebijakan lokal sesuai dengan peraturan nasional, serta memimpin tim dalam penegakan hukum dan regulasi maritim. Selain itu, ia juga berperan dalam pengembangan dan peningkatan fasilitas pelabuhan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan perdagangan di kawasan tersebut.
- 2) Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal: Kepala Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal di Kantor KSOP Kelas III Talang Duku bertugas mengurus semua aspek legal dan administratif terkait status hukum dan sertifikasi kapal. Ini mencakup pendaftaran kapal, penerbitan sertifikat kelayakan kapal, dan pemantauan kepatuhan kapal

terhadap regulasi internasional dan nasional. Kepala seksi ini juga bertanggung jawab dalam menangani isu-isu hukum yang mungkin timbul, memberikan konsultasi hukum kepada pemilik kapal, serta memastikan bahwa semua kapal yang beroperasi di wilayah pelabuhan telah memenuhi persyaratan keselamatan dan standar teknis yang ditetapkan.

- 3) Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan, dan Patroli: Kepala Seksi Keselamatan Berlayar, Penjagaan, dan Patroli bertanggung jawab atas pengawasan keselamatan pelayaran dan pelaksanaan patroli rutin untuk memastikan keamanan perairan di sekitar pelabuhan Talang Duku. Tugas ini mencakup inspeksi rutin kapal untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan, koordinasi operasi penyelamatan jika terjadi kecelakaan laut, serta penegakan peraturan keselamatan pelayaran. Selain itu, kepala seksi ini juga mengatur kegiatan penjagaan untuk mencegah kegiatan ilegal seperti penyelundupan dan perompakan, serta bekerja sama dengan otoritas terkait dalam penanggulangan kejahatan maritim.
- 4) Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha: Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut, dan Usaha bertanggung jawab untuk mengatur dan mengelola lalu lintas kapal serta aktivitas angkutan laut di pelabuhan Talang Duku. Tugas ini meliputi penjadwalan dan pengaturan keberangkatan serta kedatangan kapal, memastikan efisiensi dan kelancaran operasional pelabuhan, serta memonitor penggunaan fasilitas pelabuhan. Selain itu, kepala seksi ini juga mengelola aspek komersial dan bisnis pelabuhan, termasuk penetapan tarif, layanan kepada pengguna pelabuhan, serta pengembangan usaha pelabuhan untuk meningkatkan daya saing dan pelayanan.

c. Visi dan Misi KSOP Kelas III Talang Duku

1) Visi

Terwujudnya transportasi laut yang handal berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam mendukung perwujudan Indonesia yang mandiri maju adil dan makmur

2) Misi

- a) Meningkatkan pengawasan keamanan dan keselamatan kapal menegakkan hukum di bidang pelayaran secara konsisten.
- b) Meningkatkan pencegahan dan penanggulangan pencemaran serta gangguan pengrusakan lingkungan perairan.
- c) Meningkatkan pengawasan kegiatan dan lalu lintas kapal asing di perairan Indonesia.
- d) Mewujudkan kelembagaan dan pemberdayaan SDM yang berkualitas serta profesionalisme.
- e) Mewujudkan tersedianya sarana dan prasarana.

B. Analisis Data

Pada bagian ini, analisis masalah yang digunakan oleh penulis adalah dengan metode deskriptif kualitatif untuk memahami peran KSOP Kelas III Talang Duku dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi. Selanjutnya, peneliti menjelaskan masalah sebagai berikut:

1. Peran KSOP Kelas III Talang Duku Dalam Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi

Secara umum sesuai dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Pasal 207 Ayat 1, Syahbandar memiliki tugas sebagai berikut:

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan.
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
- d. Mengawasi pemanduan dan kegiatan penundaan kapal.
- e. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
- f. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
- g. Mengawasi pengisian bahan bakar.
- h. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
- i. Mengawasi pengerukan dan reklamasi.
- j. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
- k. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.

l. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan.

m. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim.

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Pasal 207 Ayat 1, Syahbandar memiliki beragam tugas penting untuk menjamin keselamatan dan keamanan operasional di pelabuhan serta perlindungan lingkungan maritim. Tugas-tugas ini mencakup pengawasan terhadap kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan. Syahbandar memastikan setiap kapal yang beroperasi di pelabuhan memenuhi standar kelaiklautan, termasuk pemeriksaan terhadap kondisi fisik kapal, peralatan keselamatan, dan kepatuhan terhadap regulasi maritim yang berlaku. Pengawasan terhadap tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran dilakukan untuk memastikan kapal-kapal berlayar dengan aman sesuai aturan yang ditetapkan. Selain itu, Syahbandar juga mengawasi kegiatan alih muat barang di perairan pelabuhan untuk memastikan proses tersebut berjalan aman dan efisien (Suryani et al., 2018).

Syahbandar juga bertanggung jawab mengawasi pemanduan dan penundaan kapal, memastikan kapal-kapal dapat berlabuh dan meninggalkan pelabuhan dengan aman. Pengawasan terhadap pekerjaan bawah air dan salvage dilakukan untuk memastikan pekerjaan ini dilakukan dengan aman dan sesuai prosedur. Kegiatan bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun juga diawasi untuk mencegah risiko kecelakaan dan pencemaran lingkungan. Proses pengisian bahan bakar kapal diawasi untuk memastikan tidak terjadi kebocoran atau tumpahan yang bisa menimbulkan kebakaran atau pencemaran. Syahbandar juga memastikan ketertiban dalam proses embarkasi dan debarkasi penumpang untuk menjaga keselamatan dan kenyamanan penumpang.

Kegiatan pengerukan alur pelayaran dan reklamasi lahan di sekitar pelabuhan juga diawasi untuk memastikan bahwa pekerjaan ini dilakukan sesuai standar keselamatan dan tidak merusak lingkungan. Pengawasan terhadap pembangunan fasilitas baru di pelabuhan bertujuan untuk memastikan bahwa pembangunan ini mendukung operasional pelabuhan yang aman dan efisien. Dalam situasi darurat, Syahbandar bertugas

melaksanakan operasi pencarian dan penyelamatan, bekerja sama dengan pihak terkait untuk menyelamatkan nyawa dan properti. Syahbandar juga memimpin upaya penanggulangan pencemaran lingkungan dan pemadam kebakaran di pelabuhan, termasuk tindakan pencegahan dan respons cepat terhadap insiden pencemaran dan kebakaran. Terakhir, Syahbandar mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim, termasuk pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut, untuk menjaga kelestarian ekosistem laut. Dengan menjalankan tugas-tugas ini, Syahbandar berperan penting dalam menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban operasional di pelabuhan, serta melindungi lingkungan maritim dari risiko pencemaran dan kerusakan.

Tabel 4.1 Hasil Wawancara

Nama : Bapak Gunawan Parlindungan
 Jabatan : Kasi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal
 Tanggal : 25 Juni 2024

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Selamat pagi, Pak Gunawan. Terima kasih atas waktunya. Bisa dijelaskan bagaimana peran KSOP Kelas III Talang Duku dalam meningkatkan keselamatan di Pelabuhan Muaro Jambi?	Selamat pagi. Tentu saja. Salah satu peran utama KSOP Kelas III Talang Duku dalam meningkatkan keselamatan adalah melalui bagian SHSK, atau Seksi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal. Bagian ini bertanggung jawab untuk menerbitkan Sertifikat Keselamatan Kapal.
2	Apa itu Sertifikat Keselamatan Kapal, Pak?	Sertifikat Keselamatan Kapal adalah dokumen penting yang memastikan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan keselamatan yang ditetapkan oleh regulasi maritim. Tanpa sertifikat

		ini, kapal tidak diizinkan untuk beroperasi karena dianggap tidak memenuhi standar keselamatan.
3	Bagaimana proses penerbitan sertifikat ini?	Prosesnya melibatkan inspeksi menyeluruh terhadap kapal oleh tim kami. Kami memeriksa berbagai aspek kapal, termasuk kondisi fisik, peralatan keselamatan, dan kepatuhan terhadap peraturan keselamatan yang berlaku. Jika semuanya memenuhi standar, barulah Sertifikat Keselamatan Kapal diterbitkan.
4	Jadi, setiap kapal yang beroperasi di Pelabuhan Muaro Jambi harus memiliki sertifikat ini?	Betul sekali. Setiap kapal yang beroperasi di Pelabuhan Muaro Jambi harus memiliki Sertifikat Keselamatan Kapal yang masih berlaku. Ini adalah salah satu cara kami memastikan bahwa semua kapal yang beroperasi di sini aman dan sesuai dengan standar keselamatan maritim.
5	Bagaimana jika ada kapal yang tidak memiliki sertifikat tersebut?	Jika ada kapal yang tidak memiliki sertifikat atau sertifikatnya sudah kedaluwarsa, kapal tersebut tidak diizinkan untuk beroperasi sampai mereka mendapatkan sertifikat yang diperlukan. Kami sangat tegas dalam hal ini karena keselamatan adalah prioritas utama kami.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Gunawan Parlindungan, Kasi Status Hukum dan Sertifikasi Kapal, dijelaskan bahwa peran KSOP Kelas III Talang Duku dalam meningkatkan keselamatan di Pelabuhan Muaro Jambi sangatlah signifikan. Salah satu peran utama mereka adalah melalui bagian SHSK (Seksi Status Hukum dan Sertifikasi

Kapal) yang bertanggung jawab untuk menerbitkan Sertifikat Keselamatan Kapal. Sertifikat Keselamatan Kapal merupakan dokumen penting yang memastikan bahwa kapal telah memenuhi semua persyaratan keselamatan yang ditetapkan oleh regulasi maritim. Tanpa sertifikat ini, kapal tidak diizinkan untuk beroperasi karena dianggap tidak memenuhi standar keselamatan yang berlaku.

Proses penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal melibatkan inspeksi menyeluruh terhadap kapal oleh tim dari SHSK. Inspeksi ini mencakup berbagai aspek kapal, termasuk kondisi fisik kapal, peralatan keselamatan, dan kesiapan awak kapal dalam menangani situasi darurat. Agus menjelaskan bahwa tujuan dari inspeksi ini adalah untuk memastikan bahwa kapal dalam kondisi layak laut dan siap untuk beroperasi dengan aman. Jika semua aspek kapal memenuhi standar yang ditetapkan, maka barulah Sertifikat Keselamatan Kapal diterbitkan.

Lebih lanjut, Bapak Gunawan menekankan pentingnya sertifikasi kapal dalam meningkatkan keselamatan pelayaran. SHSK juga memberikan saran dan rekomendasi kepada pemilik kapal mengenai perbaikan atau peningkatan yang perlu dilakukan untuk memenuhi standar keselamatan. Peran ini sangat krusial karena sertifikasi keselamatan kapal tidak hanya melindungi awak kapal dan penumpang, tetapi juga membantu mencegah terjadinya kecelakaan yang dapat merugikan lingkungan dan masyarakat sekitar pelabuhan.

Selain itu, jika ada kapal yang tidak memiliki sertifikat atau sertifikatnya sudah kedaluwarsa, kapal tersebut tidak diizinkan untuk beroperasi sampai mereka mendapatkan sertifikat yang diperlukan. Agus menegaskan bahwa KSOP sangat tegas dalam hal ini karena keselamatan adalah prioritas utama mereka. Dengan demikian, SHSK melalui KSOP Kelas III Talang Duku memainkan peran vital dalam menjaga standar keselamatan tinggi di Pelabuhan Muaro Jambi, memastikan operasi pelabuhan berjalan dengan aman dan efisien. Komitmen mereka dalam melakukan inspeksi dan sertifikasi kapal secara menyeluruh menunjukkan dedikasi mereka dalam menjaga keselamatan maritim di wilayah ini.

Tabel 4.2 Hasil Wawancara dengan Responden 2

Nama : Bapak Herald Diego

Jabatan : Marine Inspector

Tanggal : 26 Juni 2024

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Selamat siang, Pak Diego. Terima kasih telah meluangkan waktu untuk berbicara dengan saya. Bisa dijelaskan bagaimana bidang SHSK berperan dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi?	Selamat siang. Tentu saja. Bidang SHSK memiliki peran penting dalam meningkatkan keselamatan pelayaran, salah satunya dengan meningkatkan pengawasan terhadap pemeriksaan kapal yang sertifikatnya akan diperpanjang. Sertifikasi kapal sangat penting karena tugas kami adalah memeriksa kelayakan kapal sebelum berangkat.
2	Apa yang terjadi jika kapal tidak memenuhi kelayakan laut saat diperiksa?	Jika kapal tidak laik laut, petugas marine inspector kami akan melakukan pemeriksaan lebih lanjut dan menginstruksikan kepada pemilik kapal untuk memeriksa atau mengganti peralatan keselamatan yang sudah tidak layak digunakan. Ini adalah langkah krusial untuk memastikan keselamatan semua orang yang berada di atas kapal.
3	Bagaimana proses perpanjangan sertifikat kapal dilakukan?	Proses perpanjangan sertifikat melibatkan verifikasi kondisi teknis kapal, termasuk sistem navigasi, mesin, struktur kapal, dan peralatan penyelamatan. Kami melakukan pengawasan yang ketat untuk memastikan setiap kapal yang beroperasi di perairan Muaro Jambi

		telah memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan.
4	Selain pemeriksaan teknis, apakah ada langkah lain yang dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran?	Ya, selain pemeriksaan teknis, bidang SHSK juga memberikan pelatihan dan sosialisasi kepada awak kapal mengenai prosedur keselamatan dan penanganan darurat. Ini adalah bagian integral dari program peningkatan keselamatan pelayaran kami. Dengan memberikan edukasi yang tepat, kami berharap awak kapal lebih siap dalam menghadapi situasi darurat dan dapat mengurangi risiko kecelakaan di laut.
5	Jadi, SHSK tidak hanya berfokus pada inspeksi teknis tetapi juga pada edukasi awak kapal?	Betul sekali. Kami percaya bahwa edukasi dan pelatihan adalah kunci untuk meningkatkan keselamatan pelayaran secara keseluruhan. Dengan menggabungkan pengawasan teknis dan pelatihan, kami dapat memastikan bahwa kapal dan awaknya siap untuk beroperasi dengan aman di perairan Muaro Jambi.

Kemudian, Bapak Herald Diego yang merupakan Marine Inspector juga menjelaskan bahwa, bidang SHSK memiliki peran penting dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dengan meningkatkan pengawasan terhadap pemeriksaan kapal yang sertifikatnya akan diperpanjang. Beliau menegaskan bahwa sertifikasi kapal sangat penting dalam meningkatkan keselamatan pelayaran karena tugas sertifikasi kapal adalah memeriksa kelayakan kapal sebelum berangkat. Jika kapal tidak laik laut, petugas marine inspector akan melakukan pemeriksaan dan menginstruksikan kepada pemilik kapal untuk memeriksa atau mengganti peralatan keselamatan yang sudah tidak layak digunakan.

Lebih lanjut, Bapak Herald Diego menjelaskan bahwa proses perpanjangan sertifikat melibatkan verifikasi kondisi teknis kapal, termasuk sistem navigasi, mesin, struktur kapal, dan peralatan penyelamatan. Pengawasan yang ketat ini bertujuan untuk memastikan bahwa setiap kapal yang beroperasi di perairan Muaro Jambi telah memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Selain itu, SHSK juga memberikan pelatihan dan sosialisasi kepada awak kapal mengenai prosedur keselamatan dan penanganan darurat, yang merupakan bagian integral dari program peningkatan keselamatan pelayaran.

SHSK tidak hanya bertanggung jawab untuk penerbitan dan perpanjangan sertifikat, tetapi juga memastikan bahwa perbaikan dan pemeliharaan kapal dilakukan sesuai dengan rekomendasi. Dengan demikian, sertifikasi kapal berfungsi sebagai mekanisme pengendalian kualitas yang berkelanjutan, yang memastikan bahwa kapal tetap dalam kondisi laik laut sepanjang waktu operasinya. Melalui pengawasan yang ketat dan upaya pendidikan yang berkelanjutan, SHSK berkontribusi signifikan dalam menciptakan lingkungan pelayaran yang lebih aman dan efisien di Pelabuhan Muaro Jambi.

KSOP Kelas III Talang Duku bertanggung jawab untuk memastikan bahwa semua kapal yang beroperasi di Pelabuhan Muaro Jambi mematuhi peraturan dan standar keselamatan yang telah ditetapkan. Ini termasuk inspeksi rutin dan sertifikasi kapal untuk memastikan bahwa kapal-kapal tersebut dalam kondisi baik dan memenuhi persyaratan keselamatan. Inspeksi rutin melibatkan pemeriksaan menyeluruh terhadap berbagai aspek teknis kapal, seperti kondisi fisik, sistem navigasi, mesin, dan peralatan keselamatan. Proses ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan mengatasi potensi masalah sebelum kapal diizinkan untuk beroperasi.

Selain inspeksi, KSOP Kelas III Talang Duku juga bertugas menerbitkan dan memperbarui sertifikat keselamatan kapal. Sertifikat ini merupakan bukti bahwa kapal telah memenuhi semua standar keselamatan yang berlaku dan dapat beroperasi dengan aman. Sertifikasi melibatkan verifikasi ketat terhadap kepatuhan kapal terhadap regulasi maritim dan standar internasional. Jika ditemukan kekurangan atau ketidakpatuhan

selama inspeksi, KSOP dapat memberikan rekomendasi perbaikan yang harus diselesaikan sebelum sertifikat dapat diterbitkan atau diperbarui.

KSOP juga berperan dalam memberikan pelatihan dan sosialisasi kepada awak kapal tentang pentingnya keselamatan dan prosedur darurat. Dengan memastikan bahwa awak kapal memiliki pemahaman yang kuat tentang prosedur keselamatan dan mampu menangani situasi darurat, risiko kecelakaan dapat diminimalisir. Selain itu, KSOP bekerja sama dengan berbagai pihak terkait, termasuk Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG), untuk menyediakan informasi cuaca yang akurat dan tepat waktu, sehingga kapten kapal dapat mengambil keputusan yang bijak dan tepat dalam merencanakan perjalanan.

Dengan menjalankan tugas-tugas ini, KSOP Kelas III Talang Duku memainkan peran penting dalam menjaga keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi, melindungi nyawa dan properti, serta mencegah terjadinya insiden yang dapat merusak lingkungan maritim.



Gambar 4.2 Pemeriksaan Equipment, dan Radio
Sumber: Koleksi Pribadi

Tabel 4.3 Data kapal yang bermasalah pada Bulan Mei - Juni

No.	Nama Perusahaan	Nama Kapal	Periode	Ket
1.	PT. Andika Lautan Persada	TB. SM Continental 388	06 Mei 2024	Batal SPB
2.	PT. Andika Lautan Persada	BG. Jangilus laut	07 Mei 2024	Batal SPB
3.	PT. Haluan Samudera Perkasa	TB. Fortuna 02	07 Mei 2024	Batal PKK
4.	PT. Bahari Jambi Sakti	TB. Primsa Star 7	24 Mei 2024	Batal SPOG
5.	PT. Samudera Persada Raya	TB. Duta Kapuas 20	11 Mei 2024	Batal SPB
6.	PT. Kasang Kumpeh Ulu	TB. Sabang XXI	03 Juni 2024	Batal SPB
7.	PT. Armada Prima Nusantara	TB. Sumber XXI	24 Juni 2024	Batal SPB
8.	PT. Armada Prima Nusantara	BG. Tanjung Johor XXXIV	24 Juni 2024	Batal SPB
9.	PT. Mitratirta Lokalestari	TB. Samudra Sindo 25	05 Juni 2024	Batal SPOG
10.	PT. Mitratirta Lokalestari	TB. Armando 25	15 Mei 2024	Batal PKK

1. Batal SPB

Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB) merupakan suatu proses pengawasan yang dilakukan oleh Syahbandar terhadap kapal yang akan berlayar meninggalkan pelabuhan untuk memastikan bahwa kapal, awak kapal, dan muatannya secara teknis administrative telah memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan pelayara serta perlindungan lingkungan maritim. Batalnya SPB diakibatkan apabila keterangan dalam dokumen kapal yang digunakan untuk penerbitan sertifikat ternyata tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya atau kapal sudah tidak memenuhi persyaratan keselamatan kapal, atau sertifikat diperoleh secara tidak sah (Sonhaji, 2018).

2. Batal PKK

Pemberitahuan Kedatangan Kapal (PKK) merupakan suatu bentuk pelaporan mengenai pemberitahuan rencana kedatangan kapal yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus di perusahaan pelayara rakyat (Engky, 2021).

Kendala yang terjadi dapat disebabkan oleh komunikasi. Komunikasi merupakan proses kegiatan pengoperan, penyampaian, warta, berita atau informasi yang mengandung arti dari satu pihak (seseorang atau tempat) kepada pihak lain dalam usaha dalam mendapatkan pengertian. Proses terhambatnya juga dapat disebabkan ada proses penyusunan dokumen yang dibuat oleh staf operasional lama, sedangkan *Clearance out* dan *Clearance in* dilakukan oleh staf operasional baru sehingga terjadi ketidaksesuaian (Kartikasari dan Mohamat, 2023).

3. Batal SPOG

Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) merupakan surat persetujuan yang diterbitkan oleh syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik atau secara online bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk memasuki pelabuhan. Dokumen yang diterbitkan digunakan bagi kapal yang akan melakukan pergerakan dari *jetty* ke *offshore*, *jetty* ke *jetty* atau bergerak ke tempat lainnya yang masih dalam satu kawasan atau daerah untuk melakukan aktivitas. Penyebab yang menghambat proses pengurusan dokumen Surat Persetujuan Olah Gerak (SPOG) adalah pada saat pemeriksaan memorandum kapal ada beberapa sertifikat kapal yang sudah habis masa berlakunya (*expire*) dan belum diperbaharui oleh owner kapal. Buku pelaut hanya memiliki 1 periode masa berlaku yakni selama 2 tahun.

2. Kecelakaan Kapal Yang Pernah Terjadi di Talang Duku

1. Tongkang Batubara yang Tabrak Dolwin dan 3 Kapal di Talang Duku

Insiden tongkang batubara Sejahtera 1415 yang ditarik oleh tugboat Utama Mandiri 03 menabrak tiang pelabuhan milik Pelindo Regional II di kawasan Pelabuhan Petikemas Talang Duku, Kabupaten Muaro Jambi, pada tanggal 15 Januari 2024, mengungkap berbagai isu keselamatan dan respons mitigasi yang diperlukan di pelabuhan tersebut. Kecelakaan ini tidak hanya melibatkan tongkang dan tugboat, tetapi juga kapal-kapal lainnya seperti kapal layar dan kapal semen, menunjukkan adanya potensi risiko operasional yang kompleks di perairan Pelabuhan Talang Duku.

Kecelakaan ini terjadi saat tongkang Sejahtera 1415 yang bermuatan batubara sedang dalam perjalanan menuju pelabuhan. Dalam perjalanannya, tugboat Hutama Mandiri 03 yang menarik tongkang tersebut mengalami kesulitan navigasi yang mengakibatkan tabrakan dengan tiang pelabuhan milik Pelindo Regional II. Dampak dari tabrakan ini cukup signifikan, mengingat tiang pelabuhan merupakan bagian penting dari infrastruktur yang mendukung operasional pelabuhan petikemas.

Pihak KSOP Kelas III Talang Duku, melalui Kepala Kantor Prihartanta Eka Budi Jatmika, segera menanggapi insiden ini dengan langkah-langkah yang cepat dan terkoordinasi. Mereka mengadakan mediasi antara kedua belah pihak yang terlibat, yakni pemilik tugboat dan tongkang, untuk mencapai kesepakatan mengenai pertanggungjawaban kerugian yang terjadi. Proses mediasi ini penting untuk memastikan bahwa pihak yang bertanggung jawab siap untuk mengganti kerugian yang timbul akibat insiden tersebut. Hal ini mencakup perbaikan tiang pelabuhan dan kompensasi atas gangguan operasional yang terjadi.

Selain itu, pihak Pelindo Regional II Jambi, di bawah pimpinan General Manager Ahmad Fahmi, juga mengambil langkah-langkah signifikan untuk menangani kerusakan yang diakibatkan oleh tabrakan tersebut. Mereka melakukan koordinasi mendalam untuk mengevaluasi kerusakan yang terjadi pada tiang pelabuhan dan fasilitas lainnya. Salah satu langkah yang diambil adalah melakukan penyelaman untuk mengevaluasi kerusakan secara signifikan di bawah permukaan air. Evaluasi ini penting untuk menentukan tingkat kerusakan yang mungkin tidak terlihat secara langsung dan untuk merencanakan perbaikan yang diperlukan.

Koordinasi yang dilakukan oleh Pelindo Regional II Jambi mencakup berbagai aspek teknis dan operasional, termasuk pengecekan struktur tiang pelabuhan, sistem keamanan, dan fasilitas pendukung lainnya. Mereka juga berkoordinasi dengan pihak terkait seperti operator kapal dan agen pelayaran untuk memastikan bahwa operasional

pelabuhan dapat segera kembali normal setelah perbaikan dilakukan. Langkah-langkah ini menunjukkan upaya serius dari pihak berwenang untuk menangani dampak insiden dengan cepat dan efektif.

Pihak KSOP dan Pelindo Regional II Jambi juga menekankan pentingnya peningkatan keselamatan navigasi dan pengawasan lebih ketat di perairan Pelabuhan Talang Duku. Mereka berkomitmen untuk melakukan evaluasi menyeluruh terhadap prosedur keselamatan yang ada dan melakukan penyesuaian yang diperlukan untuk mencegah terulangnya insiden serupa di masa depan. Ini termasuk peningkatan pengawasan terhadap kapal yang memasuki dan keluar dari pelabuhan, serta peningkatan komunikasi antara kapal dan otoritas pelabuhan.

Di sisi lain, pihak KSOP juga berupaya untuk meningkatkan kesadaran dan keterampilan awak kapal melalui pelatihan dan sosialisasi mengenai prosedur keselamatan dan penanganan darurat. Mereka menyadari bahwa edukasi yang baik kepada awak kapal sangat penting untuk meningkatkan keselamatan pelayaran. Pelatihan ini mencakup berbagai aspek keselamatan, mulai dari penggunaan peralatan penyelamatan hingga prosedur evakuasi dalam keadaan darurat.

Secara keseluruhan, tanggapan cepat dan tindakan mitigasi yang tepat dari pihak KSOP Kelas III Talang Duku dan Pelindo Regional II Jambi menunjukkan komitmen mereka dalam menjaga keselamatan dan kelancaran operasional pelabuhan. Mereka berupaya untuk meminimalisir dampak insiden terhadap operasional pelabuhan dan memastikan keselamatan serta keamanan di perairannya. Dengan tindakan proaktif ini, mereka berharap dapat mencegah terulangnya insiden serupa di masa depan dan menjaga operasional pelabuhan tetap aman dan efisien.

2. Kapal Tongkang Bermuatan Batubara menabrak tiang penyangga Jembatan Aurduri 1

Insiden kecelakaan kapal di Talang Duku pada tanggal 13 Mei 2024, di mana kapal tongkang bermuatan batubara TB. Cahaya I / Bg. MJS 2001 menabrak tiang penyangga Jembatan Aurduri 1 di Kota Jambi, mengungkap berbagai permasalahan terkait keselamatan

navigasi dan pengelolaan lalu lintas perairan. Kecelakaan ini tidak hanya menyoroti risiko operasional yang signifikan di kawasan Pelabuhan Talang Duku tetapi juga menekankan pada pentingnya pengawasan dan manajemen yang lebih ketat dalam navigasi sungai.

Kejadian ini bermula ketika TB. Cahaya I / Bg. MJS 2001 bertolak dari Jebak menuju Talang Duku dengan muatan batubara. Selama perjalanan, kapal bergerak perlahan dengan kemudi dipegang oleh petunjuk arah yang disewa oleh pemilik atau agen pelayaran. Namun, sekitar pukul 12.00 WIB, nahkoda melihat posisi tongkang sudah melintang mendekati kolong Jembatan Batanghari 1. Untuk menghindari benturan, nahkoda segera mengambil alih kemudi dan meningkatkan kecepatan kapal. Meskipun upaya ini dilakukan, pada pukul 12.30 WIB, tongkang tetap menabrak tiang pengaman jembatan. Posisi kapal assist tug di belakang tidak mampu menahan tongkang tersebut, sehingga terjadilah tabrakan yang mengakibatkan kerusakan signifikan pada infrastruktur jembatan.

Insiden ini menyebabkan gangguan pada lalu lintas kapal di sungai Batanghari dan kerusakan pada jembatan yang menghubungkan wilayah-wilayah penting di Kota Jambi. Dampak ekonomi dari kerusakan ini cukup besar, mengingat jembatan tersebut adalah jalur utama bagi transportasi dan perdagangan lokal.

Merespons insiden ini, pihak KSOP Kelas III Talang Duku bergerak cepat untuk mengambil langkah-langkah mitigasi yang diperlukan. Pertama, mereka mengamankan lokasi kejadian dengan mengerahkan kapal patroli untuk mengamankan area sekitar dan memastikan tidak ada kapal lain yang melintasi lokasi tersebut untuk mencegah kecelakaan lebih lanjut. TB. Cahaya I / Bg. MJS 2001 kemudian diamankan dan ditambatkan di tempat yang aman untuk memastikan tidak ada lagi risiko tambahan yang ditimbulkan.

Selain itu, Ditpolairud Polda Jambi turut serta dalam penanganan insiden ini. Mereka segera memeriksa kru kapal untuk mengidentifikasi penyebab kecelakaan lebih lanjut. Langkah ini termasuk penyelidikan mendalam terhadap dokumen kapal dan kru untuk memastikan bahwa

kapal tersebut mematuhi semua standar keselamatan yang berlaku. Polisi juga melakukan pengejaran terhadap kapal tongkang dan tugboat yang terlibat dalam insiden ini untuk memastikan bahwa semua pihak yang bertanggung jawab dapat dimintai keterangan dan diproses sesuai hukum.

Koordinasi yang baik dengan pihak-pihak terkait, seperti operator kapal dan agen pelayaran, juga menjadi bagian penting dari upaya mitigasi ini. KSOP Kelas III Talang Duku bersama-sama dengan pihak Pelindo Regional II Jambi melakukan mediasi untuk mencapai kesepakatan tentang pertanggungjawaban kerugian dan perbaikan infrastruktur yang rusak. Hal ini mencakup penghitungan kerugian yang ditimbulkan oleh insiden tersebut dan penentuan kompensasi yang harus diberikan oleh pihak kapal yang bertanggung jawab.

Langkah-langkah proaktif ini menunjukkan komitmen pihak berwenang di Talang Duku dalam menjaga keselamatan dan kelancaran operasional pelabuhan. Mereka tidak hanya fokus pada penanganan segera setelah insiden terjadi tetapi juga melakukan penyelidikan dan pengawasan ketat untuk mencegah kejadian serupa di masa depan. Pengawasan teknis yang ketat, termasuk pemeriksaan dan sertifikasi kapal secara rutin oleh bidang SHSK, merupakan bagian integral dari upaya ini.

Pihak KSOP Kelas III Talang Duku juga menekankan pentingnya edukasi dan pelatihan bagi awak kapal mengenai prosedur keselamatan dan penanganan darurat. Dengan memberikan pelatihan yang tepat, diharapkan bahwa awak kapal lebih siap dalam menghadapi situasi darurat dan dapat mengurangi risiko kecelakaan di laut. Pelatihan ini mencakup berbagai aspek keselamatan, mulai dari penggunaan peralatan penyelamatan hingga prosedur evakuasi dalam keadaan darurat.

Secara keseluruhan, tanggapan komprehensif dari pihak berwenang di Talang Duku terhadap insiden ini mencerminkan dedikasi mereka dalam meningkatkan keselamatan pelayaran dan menjaga operasional pelabuhan tetap aman dan efisien. Koordinasi yang efektif

antara berbagai pihak dan tindakan cepat yang diambil menunjukkan bahwa mereka berkomitmen untuk melindungi infrastruktur penting dan memastikan keamanan serta kesejahteraan masyarakat lokal.

3. Penyebab Terjadinya Kecelakaan Kapal di Pelabuhan Muaro Jambi

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan terhadap beberapa responden, penulis menyimpulkan terdapat tiga faktor utama yang menyebabkan terjadinya kecelakaan kapal di Pelabuhan Muaro Jambi, yaitu sebagai berikut:

a. Faktor Manusia

Faktor manusia sering kali menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan pelayaran. Salah satu contoh signifikan adalah ketidaksadaran akan batasan muatan kapal. Ketika kapal dimuat melebihi kapasitas yang diizinkan, stabilitas kapal dapat terganggu, sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan seperti terbaliknya kapal atau tenggelam. Selain itu, awak kapal yang kurang memahami berbagai masalah yang mungkin timbul selama pelayaran, seperti penanganan situasi darurat atau navigasi di perairan yang padat, juga berkontribusi terhadap risiko kecelakaan. Kurangnya pemahaman ini dapat disebabkan oleh minimnya pelatihan yang diterima oleh awak kapal atau kurangnya pengalaman dalam menghadapi situasi darurat.

Menurut penelitian dari Jurnal Sains teknologi Transportasi Maritim, pelatihan dan pendidikan yang memadai bagi awak kapal sangat penting untuk mengurangi risiko kesalahan manusia dalam operasional kapal (Hendrawan, 2020). Penelitian tersebut menekankan bahwa awak kapal harus dibekali dengan pengetahuan yang komprehensif mengenai prosedur keselamatan, penanganan muatan, serta navigasi yang aman. Selain itu, simulasi dan latihan rutin untuk menghadapi keadaan darurat seperti kebakaran, kebocoran, atau tabrakan di laut juga harus menjadi bagian dari program pelatihan.

b. Faktor Teknis:

Faktor teknis juga memainkan peran penting dalam kecelakaan pelayaran. Pengabaian terhadap perawatan alat-alat keselamatan dan pemeliharaan rutin kapal dapat mengakibatkan kerusakan yang serius. Misalnya, kegagalan mesin atau kebocoran lambung kapal yang tidak terdeteksi dapat menyebabkan kapal mengalami kecelakaan di laut. Kerusakan teknis bisa mencakup berbagai aspek, mulai dari sistem navigasi yang tidak berfungsi, masalah kelistrikan, hingga kerusakan struktural pada badan kapal. Setiap komponen kapal harus berfungsi dengan baik untuk memastikan keselamatan selama pelayaran.

Menurut Erlando (2024), pemeliharaan rutin dan inspeksi berkala terhadap kondisi teknis kapal adalah langkah kunci untuk mencegah kecelakaan yang disebabkan oleh kerusakan teknis. Pemeliharaan rutin mencakup pemeriksaan dan servis berkala terhadap mesin, sistem kelistrikan, peralatan navigasi, dan sistem keselamatan seperti alat pemadam kebakaran dan sekoci penyelamat. Inspeksi berkala juga harus dilakukan oleh otoritas maritim untuk memastikan bahwa kapal memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan dan siap untuk beroperasi.

c. Faktor Alam

Faktor alam seperti cuaca buruk memainkan peran signifikan dalam meningkatkan risiko kecelakaan pelayaran. Cuaca buruk, termasuk badai, angin kencang, gelombang tinggi, dan kabut tebal, dapat membuat navigasi menjadi sangat berbahaya. Badai dapat mengganggu stabilitas kapal, angin kencang dapat mengarahkan kapal keluar jalur, gelombang tinggi dapat menyebabkan kapal terbalik, dan kabut tebal dapat mengurangi visibilitas, sehingga meningkatkan risiko tabrakan dengan kapal lain atau objek di laut.

Meskipun cuaca buruk dapat diantisipasi dengan kesiapan dalam menghadapi keadaan darurat, banyak kecelakaan terjadi karena kurangnya persiapan dan ketidakmampuan dalam menangani kondisi ekstrem. Kurangnya informasi cuaca yang akurat dan tepat waktu sering kali menjadi kendala utama bagi kapten kapal dalam membuat

keputusan yang tepat. Selain itu, ketidakmampuan awak kapal untuk menghadapi kondisi cuaca buruk dapat memperburuk situasi. Menurut studi terdahulu, penggunaan teknologi canggih untuk pemantauan cuaca dan pelatihan awak kapal dalam menghadapi kondisi cuaca buruk dapat mengurangi risiko kecelakaan yang disebabkan oleh faktor alam (Zainal, 2018).

Teknologi seperti radar cuaca, sistem pemantauan cuaca maritim, dan aplikasi prediksi cuaca dapat memberikan informasi real-time mengenai kondisi cuaca, sehingga kapten kapal dapat mengambil tindakan pencegahan yang diperlukan. Sebagai contoh, informasi mengenai keberadaan badai atau gelombang tinggi dapat memungkinkan kapal untuk mengubah rute atau menunda keberangkatan hingga kondisi cuaca membaik. Selain itu, pelatihan khusus bagi awak kapal mengenai cara menghadapi cuaca buruk, termasuk manuver darurat dan prosedur keselamatan, sangat penting. Pelatihan ini dapat mencakup simulasi situasi cuaca buruk untuk memastikan bahwa awak kapal siap menghadapi kondisi nyata.

4. Upaya Meningkatkan Keselamatan Pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Talang Duku melakukan berbagai langkah untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi. Berikut adalah beberapa upaya yang dilakukan:

- a. Untuk mencegah kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia, KSOP Kelas III Talang Duku memeriksa kesesuaian manifest kargo dengan Bill of Lading serta memberikan sosialisasi kepada awak kapal mengenai berbagai permasalahan yang mungkin timbul selama pelayaran. Sosialisasi ini mencakup pemahaman tentang batasan muatan kapal, prosedur keselamatan, dan penanganan situasi darurat. Melalui langkah ini, awak kapal diharapkan lebih siap dan sadar akan tanggung jawab mereka dalam menjaga keselamatan pelayaran.
- b. Untuk mencegah kecelakaan pelayaran yang disebabkan oleh faktor teknis, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III

Talang Duku melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap alat-alat keselamatan di kapal. Pemeriksaan ini dilakukan baik sebelum kapal berangkat maupun saat kapal tiba di pelabuhan. Alat-alat keselamatan yang diperiksa termasuk jaket pelampung, rakit penyelamat, dan peralatan pemadam kebakaran. Jika ditemukan alat yang tidak layak digunakan, pemilik kapal diinstruksikan untuk segera melakukan perbaikan atau penggantian. Langkah ini memastikan bahwa kapal beroperasi dengan peralatan keselamatan yang memadai.

- c. Pemilik kapal dan awak kapal juga diharuskan mengidentifikasi potensi cuaca buruk dengan berkoordinasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) sebelum kapal berangkat. Informasi cuaca yang akurat dan terkini sangat penting untuk menghindari navigasi dalam kondisi yang berbahaya. BMKG menyediakan laporan cuaca yang dapat membantu kapal menavigasi rute yang lebih aman dan menghindari badai atau kondisi laut yang ekstrem. Selain itu, awak kapal juga dilatih untuk mengambil tindakan pencegahan yang diperlukan ketika menghadapi cuaca buruk selama pelayaran.

Dengan melakukan pemeriksaan rutin, memberikan sosialisasi yang komprehensif, dan berkoordinasi dengan BMKG, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Talang Duku berupaya menciptakan lingkungan pelayaran yang lebih aman dan mencegah terjadinya kecelakaan di Pelabuhan Muaro Jambi.

5. Sertifikat Kelayakan Kapal

Sebelum berlayar, setiap kapal harus memiliki sertifikat atau bukti bahwa kapal tersebut layak untuk berlayar dan memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan oleh otoritas maritim. Sertifikat ini dikenal sebagai Sertifikat Keselamatan Kapal, yang merupakan dokumen resmi yang diterbitkan oleh badan pengawas seperti KSOP (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan) setelah melakukan inspeksi menyeluruh terhadap kapal.

Proses penerbitan Sertifikat Keselamatan Kapal dimulai dengan pemeriksaan mendetail terhadap berbagai aspek teknis dan operasional kapal. Inspeksi ini mencakup:

- a. Kondisi Fisik Kapal: Meliputi pemeriksaan struktur kapal, lambung kapal, dan sistem penunjang seperti sistem kelistrikan dan pemadam kebakaran. Setiap bagian kapal harus berada dalam kondisi baik dan bebas dari kerusakan yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran.
- b. Peralatan Keselamatan: Setiap kapal harus dilengkapi dengan peralatan keselamatan yang memadai seperti jaket pelampung, rakit penyelamat, alat pemadam kebakaran, dan sistem komunikasi darurat. Inspektur akan memastikan bahwa semua peralatan ini dalam kondisi baik dan siap digunakan dalam situasi darurat.
- c. Sistem Navigasi: Pemeriksaan terhadap peralatan navigasi termasuk radar, kompas, GPS, dan peta laut digital untuk memastikan bahwa kapal dapat berlayar dengan aman dan efisien.
- d. Mesin dan Sistem Propulsi: Pemeriksaan terhadap mesin utama dan mesin bantu untuk memastikan bahwa kapal memiliki tenaga yang cukup dan dapat diandalkan untuk berlayar. Sistem propulsi juga harus berfungsi dengan baik tanpa ada kebocoran atau masalah mekanis.
- e. Kesiapan Awak Kapal: Awak kapal harus memiliki sertifikasi yang sesuai dan telah menjalani pelatihan keselamatan yang memadai. Inspektur akan mengevaluasi kesiapan dan kompetensi awak kapal dalam menangani berbagai situasi darurat.

Setelah inspeksi selesai dan kapal dinyatakan memenuhi semua persyaratan keselamatan, KSOP akan menerbitkan Sertifikat Keselamatan Kapal. Sertifikat ini menunjukkan bahwa kapal tersebut layak laut dan telah memenuhi semua standar keselamatan yang berlaku. Sertifikat ini harus diperbarui secara berkala, biasanya setiap satu atau dua tahun, melalui proses inspeksi ulang untuk memastikan bahwa kapal tetap dalam kondisi layak laut.

Selain sebagai syarat legal untuk beroperasi, Sertifikat Keselamatan Kapal juga memberikan jaminan kepada pemilik kapal, awak kapal, dan penumpang bahwa kapal tersebut aman untuk berlayar. Ini juga berfungsi untuk mengurangi risiko kecelakaan di laut yang dapat menimbulkan kerugian besar, baik dari segi materi, lingkungan, maupun nyawa manusia.

Dalam konteks keselamatan maritim, sertifikat ini merupakan bagian integral dari sistem pengawasan dan pengendalian yang bertujuan untuk memastikan bahwa semua kapal yang berlayar telah memenuhi standar keselamatan internasional yang ditetapkan oleh organisasi seperti *International Maritime Organization* (IMO) dan diadopsi oleh otoritas maritim nasional. Dengan demikian, penerapan sertifikasi ini tidak hanya melindungi kapal dan awaknya tetapi juga menjaga keselamatan dan keamanan perairan secara keseluruhan.

B. Alternatif Pemecahan Masalah

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Talang Duku melakukan berbagai langkah untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi. Berikut adalah beberapa upaya yang dilakukan:

- a. Untuk mencegah kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia, KSOP Kelas III Talang Duku memeriksa kesesuaian manifest kargo dengan Bill of Lading serta memberikan sosialisasi kepada awak kapal mengenai berbagai permasalahan yang mungkin timbul selama pelayaran. Sosialisasi ini mencakup pemahaman tentang batasan muatan kapal, prosedur keselamatan, dan penanganan situasi darurat. Melalui langkah ini, awak kapal diharapkan lebih siap dan sadar akan tanggung jawab mereka dalam menjaga keselamatan pelayaran.
- b. Untuk mencegah kecelakaan pelayaran yang disebabkan oleh faktor teknis, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Talang Duku melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap alat-alat keselamatan di kapal. Pemeriksaan ini dilakukan baik sebelum kapal berangkat maupun saat kapal tiba di pelabuhan. Alat-alat keselamatan yang diperiksa termasuk jaket pelampung, rakit penyelamat, dan peralatan pemadam kebakaran. Jika ditemukan alat yang tidak layak digunakan, pemilik kapal diinstruksikan untuk segera melakukan perbaikan atau penggantian. Langkah ini memastikan bahwa kapal beroperasi dengan peralatan keselamatan yang memadai.
- c. Pemilik kapal dan awak kapal juga diharuskan mengidentifikasi potensi cuaca buruk dengan berkoordinasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) sebelum kapal berangkat. Informasi cuaca yang

akurat dan terkini sangat penting untuk menghindari navigasi dalam kondisi yang berbahaya. BMKG menyediakan laporan cuaca yang dapat membantu kapal menavigasi rute yang lebih aman dan menghindari badai atau kondisi laut yang ekstrem. Selain itu, awak kapal juga dilatih untuk mengambil tindakan pencegahan yang diperlukan ketika menghadapi cuaca buruk selama pelayaran.

Dengan melakukan pemeriksaan rutin, memberikan sosialisasi yang komprehensif, dan berkoordinasi dengan BMKG, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas III Talang Duku berupaya menciptakan lingkungan pelayaran yang lebih aman dan mencegah terjadinya kecelakaan di Pelabuhan Muaro Jambi.

C. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

Evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang diusulkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas III Talang Duku menunjukkan pendekatan yang komprehensif dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi. Upaya pertama yang diambil adalah mencegah kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia melalui pemeriksaan kesesuaian manifest kargo dengan Bill of Lading dan memberikan sosialisasi kepada awak kapal mengenai masalah yang mungkin timbul selama pelayaran. Evaluasi dari pendekatan ini menunjukkan bahwa sosialisasi yang efektif dapat meningkatkan kesadaran dan pemahaman awak kapal mengenai batasan muatan kapal, prosedur keselamatan, dan penanganan situasi darurat. Dengan adanya pemahaman yang lebih baik, diharapkan risiko kecelakaan akibat kesalahan manusia dapat diminimalkan.

Selanjutnya, untuk mengatasi faktor teknis, KSOP melakukan pemeriksaan menyeluruh terhadap alat-alat keselamatan di kapal. Evaluasi terhadap langkah ini menunjukkan pentingnya pemeriksaan rutin baik sebelum kapal berangkat maupun saat tiba di pelabuhan untuk memastikan bahwa alat keselamatan seperti jaket pelampung, rakit penyelamat, dan peralatan pemadam kebakaran dalam kondisi baik dan dapat digunakan. Pemantauan ini tidak hanya memastikan kesiapan peralatan tetapi juga mendorong pemilik kapal untuk melakukan perbaikan atau penggantian alat yang tidak layak. Dengan langkah ini, kesiapan teknis kapal untuk menghadapi berbagai kondisi di laut dapat

terjaga, sehingga mengurangi risiko kecelakaan akibat kerusakan alat atau peralatan keselamatan yang tidak memadai.

Untuk menangani faktor alam, KSOP mengharuskan pemilik kapal dan awak kapal untuk berkoordinasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) guna mendapatkan informasi cuaca yang akurat dan terkini sebelum kapal berangkat. Evaluasi terhadap pendekatan ini menunjukkan bahwa akses ke laporan cuaca yang dapat diandalkan memungkinkan kapal untuk menghindari kondisi cuaca buruk dan merencanakan rute yang lebih aman. Selain itu, pelatihan awak kapal dalam menghadapi cuaca buruk juga sangat penting. Pelatihan ini mempersiapkan awak kapal untuk mengambil tindakan pencegahan yang tepat dan menghadapi situasi darurat secara efektif. Dengan koordinasi yang baik dengan BMKG dan pelatihan yang memadai, risiko kecelakaan yang disebabkan oleh kondisi cuaca ekstrem dapat diminimalkan.

Secara keseluruhan, evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah yang diterapkan oleh KSOP Kelas III Talang Duku menunjukkan upaya yang proaktif dan terencana untuk meningkatkan keselamatan pelayaran. Melalui pemeriksaan teknis yang rutin, sosialisasi yang komprehensif, dan koordinasi dengan BMKG, KSOP berupaya menciptakan lingkungan pelayaran yang lebih aman dan mengurangi risiko kecelakaan di Pelabuhan Muaro Jambi. Tindakan-tindakan ini diharapkan dapat memperbaiki standar keselamatan pelayaran dan meminimalkan insiden yang merugikan di masa depan.

D. Pemecahan Masalah

Pemecahan masalah di Pelabuhan Muaro Jambi memerlukan pendekatan multi-faceted yang mencakup berbagai aspek untuk mencegah dan mengurangi kecelakaan kapal. Pendekatan ini melibatkan tiga pilar utama: pencegahan dari faktor manusia, faktor teknis, dan faktor alam. Berikut adalah penjelasan lengkap mengenai langkah-langkah pemecahan masalah tersebut:

1. Pencegahan dari Faktor Manusia

Faktor manusia sering menjadi penyebab utama dalam kecelakaan kapal, dan untuk mengurangi risiko ini, langkah-langkah berikut diterapkan:

- a. Sosialisasi dan Pelatihan: KSOP Kelas III Talang Duku menyelenggarakan pelatihan dan sosialisasi untuk awak kapal mengenai

prosedur keselamatan dan kepatuhan terhadap regulasi. Pelatihan ini mencakup pemahaman tentang batasan muatan, prosedur keselamatan, dan penanganan situasi darurat. Sosialisasi dilakukan secara rutin untuk memastikan bahwa setiap anggota awak kapal tetap updated dengan standar keselamatan terbaru dan perubahan regulasi yang mungkin terjadi.

- b. Pemeriksaan Kesesuaian Muatan: Pemeriksaan dilakukan untuk memastikan bahwa muatan yang dibawa sesuai dengan manifest yang tercantum dalam dokumen pengiriman (Bill of Lading). Setiap kapal yang memasuki pelabuhan akan diperiksa untuk memverifikasi bahwa jenis dan berat muatan sesuai dengan izin dan regulasi yang berlaku. Ini bertujuan untuk mencegah overloading dan distribusi muatan yang tidak merata yang bisa menyebabkan ketidakstabilan kapal.

2. Pencegahan dari Faktor Teknis

Faktor teknis juga merupakan penyebab penting dalam kecelakaan kapal, dan untuk mengatasi hal ini, tindakan berikut diambil:

- a. Pemeriksaan Rutin Alat Keselamatan: KSOP Kelas III Talang Duku melakukan pemeriksaan rutin terhadap peralatan keselamatan kapal, seperti jaket pelampung, rakit penyelamat, dan pemadam kebakaran. Pemeriksaan dilakukan sebelum kapal berangkat dan saat kapal tiba di pelabuhan untuk memastikan bahwa semua peralatan dalam kondisi baik dan siap digunakan. Jika peralatan ditemukan tidak memadai atau rusak, pemilik kapal akan diminta untuk melakukan perbaikan atau penggantian segera.
- b. Peningkatan Standar Teknis: Selain pemeriksaan rutin, standar teknis kapal juga ditingkatkan melalui regulasi yang ketat. KSOP memastikan bahwa kapal memenuhi standar teknis yang diperlukan, termasuk perawatan dan inspeksi rutin terhadap mesin dan struktur kapal. Hal ini bertujuan untuk memastikan kapal dalam kondisi optimal dan mengurangi risiko kerusakan teknis selama pelayaran.

3. Pencegahan dari Faktor Alam

Faktor alam seperti cuaca buruk dapat meningkatkan risiko kecelakaan, dan untuk mengatasi hal ini, langkah-langkah berikut diterapkan:

- a. Koordinasi dengan BMKG: Sebelum pelayaran, pemilik kapal dan awak kapal diminta untuk berkoordinasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) untuk mendapatkan informasi cuaca terkini. Dengan informasi ini, kapal dapat merencanakan rute yang lebih aman dan menghindari kondisi cuaca ekstrem. Peringatan cuaca seperti badai atau gelombang tinggi harus dipertimbangkan dalam perencanaan pelayaran.
- b. Pelatihan Menghadapi Cuaca Buruk: Pelatihan diberikan kepada awak kapal untuk mempersiapkan mereka dalam menghadapi kondisi cuaca buruk. Ini termasuk prosedur keselamatan yang harus diikuti, cara menangani kapal dalam kondisi cuaca ekstrem, dan penggunaan peralatan keselamatan secara efektif. Dengan pelatihan ini, awak kapal diharapkan dapat merespons dengan cepat dan efektif terhadap situasi cuaca yang menantang.

4. Integrasi dan Evaluasi

Integrasi dari semua langkah ini memerlukan koordinasi yang erat antara berbagai pihak, termasuk KSOP, pemilik kapal, awak kapal, dan BMKG. Evaluasi secara berkala dilakukan untuk menilai efektivitas dari langkah-langkah yang diambil dan untuk melakukan penyesuaian jika diperlukan. Data kecelakaan dan insiden digunakan untuk mengidentifikasi area yang perlu diperbaiki dan untuk mengembangkan strategi pencegahan yang lebih baik di masa depan. Pemecahan masalah di Pelabuhan Muaro Jambi melibatkan pendekatan terintegrasi yang mencakup pendidikan, pemeriksaan teknis, dan perencanaan berbasis informasi cuaca. Langkah-langkah ini bertujuan untuk menciptakan lingkungan pelayaran yang lebih aman dengan mengurangi risiko dari faktor manusia, teknis, dan alam.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil temuan penelitian yang terdapat pada bab sebelumnya, terdapat beberapa poin kesimpulan dari penelitian ini, yaitu sebagai berikut:

1. KSOP Kelas III Talang Duku berperan krusial dalam meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi. Melalui pengawasan ketat terhadap kelayakan kapal, penerbitan dan perpanjangan sertifikat keselamatan, serta sosialisasi dan pelatihan bagi awak kapal, KSOP memastikan bahwa semua kapal yang beroperasi memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Peran ini melibatkan inspeksi menyeluruh, pengawasan peralatan keselamatan, dan koordinasi dengan berbagai pihak untuk mencegah kecelakaan dan mengurangi risiko yang disebabkan oleh faktor manusia, teknis, dan alam.
2. Kecelakaan kapal di Pelabuhan Muaro Jambi disebabkan oleh tiga faktor utama: faktor manusia, faktor teknis, dan faktor alam. Faktor manusia mencakup ketidaksadaran akan batasan muatan kapal dan kurangnya pemahaman awak kapal tentang prosedur keselamatan, yang dapat diatasi dengan pelatihan dan pendidikan yang memadai. Faktor teknis mencakup pengabaian perawatan rutin dan inspeksi berkala terhadap kondisi teknis kapal, yang penting untuk mencegah kerusakan serius. Faktor alam mencakup cuaca buruk yang dapat membuat navigasi berbahaya, yang dapat diatasi dengan teknologi pemantauan cuaca dan pelatihan khusus untuk menghadapi kondisi cuaca ekstrem.

B. SARAN

Berdasarkan hasil penelitian ini, penulis menyarankan beberapa langkah yang dapat diambil untuk meningkatkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi:

1. Peningkatan Pelatihan dan Pendidikan Awak Kapal:

Penulis merekomendasikan agar KSOP Kelas III Talang Duku terus meningkatkan pelatihan dan pendidikan bagi awak kapal mengenai prosedur keselamatan, penanganan muatan, dan navigasi yang aman. Program pelatihan rutin dan simulasi keadaan darurat harus diadakan untuk memastikan awak kapal siap menghadapi berbagai situasi darurat.

2. Pengawasan Ketat dan Rutin terhadap Kelaiklautan Kapal:

Pengawasan yang lebih ketat dan inspeksi berkala terhadap kondisi teknis kapal harus dilakukan. KSOP Kelas III Talang Duku perlu memastikan bahwa semua kapal yang beroperasi di pelabuhan selalu dalam kondisi laik laut dengan peralatan keselamatan yang berfungsi dengan baik.

3. Pemanfaatan Teknologi Canggih untuk Pemantauan Cuaca:

Penggunaan teknologi canggih seperti radar cuaca, sistem pemantauan cuaca maritim, dan aplikasi prediksi cuaca harus ditingkatkan. Informasi real-time mengenai kondisi cuaca dapat membantu kapten kapal membuat keputusan yang tepat untuk menghindari cuaca buruk dan kondisi laut yang berbahaya.

4. Sosialisasi dan Edukasi Terhadap Perusahaan dan Pemilik Kapal:

Penulis menyarankan agar KSOP Kelas III Talang Duku meningkatkan sosialisasi dan edukasi kepada perusahaan dan pemilik kapal mengenai pentingnya pemeliharaan rutin dan kepatuhan terhadap standar keselamatan maritim. Informasi mengenai prosedur keselamatan dan regulasi maritim harus disampaikan secara jelas dan teratur.

5. Kolaborasi dengan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG):

KSOP Kelas III Talang Duku harus menjalin kerjasama yang lebih erat dengan BMKG untuk memastikan informasi cuaca yang akurat dan tepat waktu dapat diperoleh sebelum kapal berangkat. Dengan informasi yang tepat, kapten kapal dapat mengambil langkah-langkah pencegahan yang diperlukan untuk menghindari kondisi cuaca buruk.

6. Perbaikan dan Penguatan Prosedur Keselamatan di Pelabuhan:

Penulis merekomendasikan peninjauan dan perbaikan prosedur keselamatan di pelabuhan, termasuk proses embarkasi dan debarkasi penumpang, pengisian bahan bakar, serta bongkar muat barang berbahaya. Prosedur ini harus selalu diperbarui sesuai dengan perkembangan teknologi dan regulasi maritim terbaru.

Dengan menerapkan saran-saran ini, diharapkan keselamatan pelayaran di Pelabuhan Muaro Jambi dapat ditingkatkan, mengurangi risiko kecelakaan, dan memastikan operasional pelabuhan yang lebih aman dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Erlando, A. (2024). *Analisis Kegagalan Start Engine Pada Engine Lifeboat di MT. Queen Protocol*. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- Hendrawan, A. (2020). Program Kesehatan dan Keselamatan Kerja di Atas Kapal: Andi Hendrawan. *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim*, 2(1), 1–10.
- Kartikasari, R. D. A. dan Mohamat, S. 2023. Proses Penanganan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal MV Manalagi ENZI Oleh PT Samudera Makmur Agensi Cabang Cilacap. *Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*. Vol. 6 (1) : 28-36.
- Permatasari, D. I. (2021). Pengaruh Motivasi Dan Disiplin Kerja Terhadap Kinerja Aparatur Sipil Negara Dan Pnpn Pada Kantor Kesyahbandaran Dan Otoritas Pelabuhan Kelas Iii Talang Dukuh Jambi. *Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora Dan Politik*, 1(3), 289–301.
- Peraturan pemerintah Republik Indonesia. (2011). Nmor 6 Tahun 2011 Tentang Keimigrasian.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2012). Nomor 36 Tahun 2012 Tentang Kantor Sayhbandar dan Otoritas Pelabuhan.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2015). Tentang Standar Keselematan Pelayaran.
- Peraturan Menteri Perhubungan. (2015). Nomor 37 Tahun 2015 Tentang Satndar Pelayanan Angkatan Laut.
- Skandar. dan Eva,A. (2016). Instansi Pemerintah yang Terdapat di Pelabuhan. Blog Kapal.
- Sonhaji. (2018). Pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) dalam Upaya Pemenuhan Keselamatan Berlayar. *Adminitrative law & Governance Journal*. Vol. 1(30). 299-355.
- Suprpto. (2021). Sertifikat Keselamtan Kapal Barang, Apa Saja dan Apa Isinya. Kamus Pelaut.
- Suryani, D., Pratiwi, A. Y., & Hendrawan, A. (2018). Peran syahbandar dalam keselamatan pelayaran. *Saintara: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Maritim*, 2(2), 33–39.
- Undang-undang Republik Indonesia. (2007). Nomor 39 Tahun 2007 Tentang

- Perubahan Atas Undang-undnag Nomor 11 Tahun 1995 Tentang Cukai.
- Undang-undang Republik Indonesia. (2008). Nomor 17 Tahun 2008. Tentang Pelayaran.
- Zainal, A. (2018). *Penerapan Ism Code (Internasional Safety Management Code) Untuk Menekan Angka Kecelakaan Diatas Kapal Dan Pemberdayaan Abk Dalam Operasi Kapal Di Pt. Alfa Trans Raya.*

LAMPIRAN

1. Kegiatan Apel Pagi di KSOP Kelas III Talang Duku, Muaro Jambi



2. Laporan Keberangkatan Kapal

PERUSAHAAN PELAYARAN NASIONAL
PT.KURNIA TUNGGAL NUGRAHA SHIPYARD
JL.WR.SUPRATMAN NO.75 RT.03
TELP.(0741) 25334 FAX. (0741) 33481
JAMBI - 3611

LAPORAN KEBERANGKATAN KAPAL

No : / KTN-JBI / VII / 2022
Lampiran : *Terlampir*
Perihal : Penyampaian Laporan
Rencana Keberangkatan Kapal

Muara Sabak, 19 JULI 2022
Kepada
Yth. Kepala KSOP Kelas IV Muara Sabak
Di-
Muara Sabak

Dengan hormat,

1. Dasar Hukum

- Undang Undang No 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- Peraturan Pemerintah No.20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan;
- Peraturan Menteri No. 93 Tahun 2013;

2. Berdasarkan butir 1 (satu) kami laporkan rencana keberangkatan kapal dengan data Sebagai berikut :


a. Nama Kapal / Voyage	: TB. KURNIA - X
b. Bendera / IMO Number	: INDONESIA
c. Pemilik/Principle	: PT. KURNIA TUNGGAL
d. Keagenan	: PT. KURNIA TUNGGAL NUGRAHA SHIPYARD
e. Alamat/Telp/Fax	: JL. WR. SUPRATMAN NO.75 RT.03 JAMBI
f. Status Kapal	: Keagenan
g. Type Kapal	: Motor Tug Boat
h. Jenis Pelayaran	: PELNAS
i. Jenis Trayek	: Trampir
j. DW/GT	: GT. 09 / GT. 386
k. Panjang Kapal/LGA	: 12,30 M
l. Draft Depan/Belakang	: 2 M
m. ETA/ETD	: 18 JULI 2022 / 19 JULI 2022
n. Pelabuhan Tujuan (ETD)	: TALANG DUKU
o. Jumlah Penumpang	: NIHIL
p. Jenis/Jumlah Muatan	: SESUAI MANIFEST

3. Demikian laporan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

No. :

Mengetahui,
A.N KEPALA KANTOR
KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS IV MUARA SABAK

Hormat Kami,
PT. KURNIA TUNGGAL NUGRAHA SHIPYARD


M. EKO
Kepala Operasional

Tembusan :

- Kabid / Kasl / Petugas Lala & Kepelabuhan
- Kabid / Kasl / Petugas Kesyabandaran
- BUP Setempat

3. Permohonan Olah Gerak Kapal

PT. PUTRA BATANGHARI

Jl. Lingkar Timur II RT.05 Kel.Sijenjang Kec.Jambi Timur Kota Jambi- Jambi
Telp. (0741) 27333 Email. pt.putrabetanghari@gmail.com

Muara Sabak, 14 Juli 2022

Nomor : /PBH-JBI/MSK/ VII /2022
Lampiran : Terlampir
Perihal : **Permohonan Pengawasan Pergerakan Kapal**

Kepada Yth,
Kepala Kantor Syahbandar
Dan Otoritas Pelabuhan Kelas IV
Muara Sabak
Di _
Muara Sabak

Dengan hormat,
Bersama ini kami sampaikan permohonan Pengawasan Pergerakan Kapal Keagenan kami
dengan data sebagai berikut:

Nama Kapal : TB. ASP 10
Bendera : INDONESIA
No. Imo : 9594963
Tanda Panggilan : YDA4748
Tanda Pendaftaran : 2010 Pst No. 6587/L
GT/DWT : GT. 190
LOA : 24.36 M
Daya Mesin : 2 X 610 KW
Nama Nakhoda : ANDI EKO ADHAN A.S / ANT - IV M
Jumlah ABK : 09 ORANG
Jenis Muatan : NIHIL
Jumlah Muatan : NIHIL
Tujuan Pergerakan : AMBANG LUAR KE KLEMAK / MUARA SABAK (PP)
Keperluan : BANTU ASISST TB. ASP 29 / BG. PERSADA 3002
Tanggal Pergerakan : 14 JULI 2022
Keagenan : PT. PUTRA BATANGHARI


Demikianlah permohonan ini kami sampaikan, atas bantuan dan kerjasamanya kami
ucapkan terima kasih.

Hormat kami,
PT. PUTRA BATANGHARI
PT. PUTRA BATANGHARI




AMANDA DEA PUTRI
As Agent

4. Surat Persetujuan Berlayar (SPB)



KUALA CINAKU
SPB.IDRGT.0722.0000011


REPUBLIK INDONESIA
THE REPUBLIC OF INDONESIA

SURAT PERSETUJUAN BERLAYAR
PORT CLEARANCE
Berdasarkan UU No 17 Tahun 2008 Pasal 219
Under This Shipping Act No.17, 2008 Article 219

Nama Kapal <i>Ship</i>	ASP 10	Tanda Panggilan / IMO <i>Call Sign / IMO</i>	YDA4748 /	Bendera <i>Flag</i>	ID
Nakhoda <i>Master</i>	ANDI EKO ADHAN A.S	Tonnase Kotor <i>Gross Tonnage</i>	190	Perusahaan <i>Company</i>	PT. REZKI NANDA NUSANTARA

Sesuai dengan pernyataan nakhoda
In accordance with Master Sailing Declaration

Nomor <i>Number</i>	:	SPB.IDRGT.0722.0000011
Tanggal <i>Date</i>	:	05 Jul 2022
Jam <i>Time</i>	:	12:00:05

Dengan ini kapal tersebut diatas.
The above mentioned vessel is hereby

Disetujui
Approved

Bertolak dari <i>Departure from</i>	:	KUALA CINAKU	Tanggal / Jam <i>Date Time</i>	:	05 JUL 2022 18:40:00	Pelabuhan tujuan <i>Port of destination</i>	:	MUARA SABAK
Jumlah awak kapal <i>Number Of Ship Crews</i>	:	9 ORANG TERMASUK NAKHODA				Dengan Muatan <i>With cargoes</i>	:	NIHIL
Tempat diterbitkan <i>Place of Issued</i>	:	KUALA CINAKU						
Pada Tanggal <i>Date</i>	:	05 JUL 2022				SYAIBANDAR HARBOUR MASTER		
Jam <i>Time</i>	:	21:21:05						