

Mengkaji Makna Pembebasan Pandu di Pelabuhan PLTU Tanjung Jati B Jepara

Muhammad Salfareza Almahdu^{1*}, Iwan Mahendro², Renny Hermawati³
^{1,2,3}Universitas Maritim AMNI Semarang, Jl. Sukarno-Hatta 180 Semarang 50199
Indonesia

* Corresponding Author Email : salfarez12345@gmail.com
Telp : 082288644575

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji makna pembebasan pandu di pelabuhan PLTU Tanjung Jati B Jepara agar dapat dilaksanakan sesuai prosedur yang berlaku sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pemanduan. Pembebasan pandu dapat diberikan apabila Nakhoda memiliki surat dispensasi pandu atau disebut juga *Pilot exemption* yang merupakan surat dispensasi tanpa pandu atau bebas pandu sehingga kapal yang di beri *pilot exemption* dapat melakukan kegiatan berlayar tanpa menggunakan jasa pandu di perairan wajib pandu. Bagi kapal yang ingin mendapatkan *pilot exemption* harus memenuhi persyaratan terlebih dahulu, di sinilah peran pengawas pemanduan sebagai yang bertanggung jawab untuk memeriksa dan menguji nakhoda apakah layak untuk diberikan *pilot exemption* atau tidak. Keselamatan berlayar sangat penting bagi semua aspek dunia pelayaran. Keselamatan berlayar di perairan wajib pandu penting untuk diperhatikan tentang pemenuhan persyaratan *pilot exemption*. Penelitian ini untuk mengetahui bagaimana cara untuk mengoptimalkan persyaratan untuk pemberian *pilot exemption* kepada nakhoda demi terciptanya keselamatan berlayar. Berdasarkan observasi yang dilakukan Taruna dengan menggunakan jenis data kualitatif dengan metode pengumpulan data dengan metode wawancara secara terbuka dan individual, dapat disimpulkan bahwa: 1. Pemberian *pilot exemption* harus memenuhi persyaratan yang ada karena sangat penting untuk keselamatan berlayar. 2. Landasan hukum *pilot exemption* yang mengatur tentang pemanduan dan penundaan kapal sebagai hukum yang melandasi kegiatan pengawasan pemanduan di pelabuhan. 3. Meningkatkan keselamatan berlayar bagi Nakhoda yang diberi dispensasi pandu. 4. Kendala yang dihadapi Nakhoda pada saat berlayar di perairan wajib pandu.

Kata Kunci: *pilot exemption*, perairan wajib pandu, pengawas pemanduan

Abstract

The purpose of this research was to examine the meaning of pilot exemption at the Tanjung Jati B PLTU port in Jepara so that it can be carried out according to the procedures in force according to the Decree of the Minister of Transportation No. 24 of 2002 concerning pilotage operators. Pilot exemption can be granted if the captain has a pilot dispensation letter or also called a pilot exception which is a pilot exemption letter without pilot or pilot exemption so that the ship that is given pilot exemption can carry out sailing activities without using pilot services in

mandatory pilotage waters. For a ship that wants to get a pilot exemption, it must meet the requirements first, this is where the role of the scouting supervisor is responsible for checking and testing the captain whether it is appropriate to be given a pilot exemption or not. Sailing safety is very important for all aspects of the shipping world. It is important to pay attention to the safety of sailing in mandatory pilot waters regarding the fulfillment of pilot exemption requirements. This research was to find out how to optimize the requirements for granting pilot exceptions to the skipper in order to create sailing safety. Based on observations made by cadets using qualitative data types with data collection methods using open and individual interview methods, it can be concluded that: 1. The awarding of pilot exemptions must meet existing requirements because they were very important for sailing safety. 2. The legal basis for pilot exemption which regulates piloting and delaying ships as the law underlying pilotage control activities at ports. 3. Improving sailing safety for skippers who were given pilot dispensation. 4. Obstacles faced by the captain when sailing in mandatory waters.

Keywords: *pilot exemption, compulsory pilotage waters, piloting supervisor*

PENDAHULUAN

Pelabuhan adalah tempat melaksanakan kegiatan pemindahan barang dari satu tempat ke tempat lainnya yang diangkut melalui jalur transportasi laut, di mana prosesnya berawal di pelabuhan muat dan berakhir di pelabuhan tujuan. Secara umum fungsi pelabuhan dapat disebutkan sebagai tempat pertemuan (*interface*), pintu gerbang (*gate way*), entitas industri (*industry entity*) dan tempat bertemunya berbagai bentuk model transportasi pelabuhan laut merupakan salah satu faktor pendukung berkembangnya suatu daerah yang secara langsung juga akan berdampak kepada berkembangnya kegiatan perekonomian daerah atau wilayah setempat.

Manajemen transportasi pada sebuah pelabuhan berhubungan erat dengan manajemen sistem parkir (kapal, container, dan kendaraan), manajemen waktu tunggu kapal, manajemen barang, faktor penyebab buruknya kinerja pelabuhan, manajemen terminal dan loading barang, dan manajemen *storage operation*. Pelayanan pelabuhan juga sangat dipengaruhi oleh beberapa hal tersebut, sehingga apabila pelayanan pelabuhan kurang baik maka hal yang sering kali terjadi adalah adanya antrean kendaraan di pelabuhan. Oleh karena itu manajemen transportasi yang baik sangat diperlukan oleh sebuah pelabuhan.

Salah satu jasa kepelabuhanan yang memiliki peranan vital dalam aktifitas kapal di pelabuhan adalah jasa pemanduan. Jasa pemanduan adalah jasa kegiatan pemanduan yang dilaksanakan oleh Pandu dalam membantu Nakhoda agar olah gerak kapal dapat terlaksana dengan aman, tertib dan lancar. Petugas pandu adalah pelaut nautis yang telah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh pemerintah untuk melaksanakan tugas pemanduan. Dalam menunjang kegiatan pemanduan, petugas pandu juga dibekali sarana bantu pemanduan dan prasarana pemanduan. Sarana bantu pemanduan adalah peralatan atau sistem yang berada diluar kapal, sertadidesain dan dioperasikan secara langsung digunakan pandu dalam melakukan tugas-tugas pemanduan untuk meningkatkan keselamatan,

efisiensi dalam berolah-gerak kapal. Prasarana pemanduan adalah peralatan atau sistem yang didesain untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi, secara tidak langsung digunakan untuk membantu pandu dalam melakukan tugas-tugas pemanduan (PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan). Bisa atau tidaknya kapal sandar sangat bergantung kepada kecakapan atau keahlian Petugas pandu dalam melaksanakan tugasnya yang didukung oleh sarana dan prasarana pemanduan. Pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dapat diberikan kepada kapal berukuran tonase kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan kapal. Yang dimaksud dengan perairan wajib pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisinya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih. Sedangkan yang dimaksud dengan pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan tetapi apabila nakhoda memerlukan dapat mengajukan permintaan jasa pandu (Undang-Undang pelayaran No.17 Tahun 2008 Bab X, pasal 198).

Namun dalam perairan wajib pandu bagi kapal yang melayari perairan wajib pandu secara tetap dan teratur serta dinakhodai oleh seorang Nakhoda yang memiliki kemampuan dan memenuhi persyaratan, dapat dipertimbangkan oleh pengawas pemanduan setempat untuk tidak menggunakan jasa pandu berupa surat keterangan tanpa dipandu (*pilot exemption*) pemberian surat ini harus diperhitungkan dan penuh pertimbangan dan Nakhoda juga harus memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh pengawas pemanduan setempat. Persyaratan ini diberikan agar dalam melaksanakan pelayaran berjalan dengan aman, karena masih tingginya risiko terjadinya kecelakaan akibat kurangnya kewaspadaan di perairan wajib pandu, hal ini diperlukan demi terciptanya keselamatan berlayar.

Pilot Exemption diartikan sebagai dispensasi pandu, dispensasi yang diberikan kepada Nakhoda untuk memberikan izin berolah gerak kapal dan berlayar di perairan wajib pandu tanpa menggunakan pelayanan jasa pandu dengan memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh petugas Pengawas Pemanduan setempat. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 tahun 2015 pasal 28 ayat (1) disebutkan bahwa pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, kapal berukuran tonase kotor paling rendah GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan kapal. Bagi kapal yang melayari perairan wajib pandu secara tetap dan teratur kurang dari 24 jam serta di nakhodai oleh Nakhoda yang memiliki kemampuan dan memenuhi persyaratan, dapat tidak menggunakan petugas pandu (dispensasi tanpa menggunakan Petugas Pandu). Pemberian dispensasi tanpa Petugas Pandu terhadap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu diberikan oleh Pengawas Pemanduan setempat.

Menurut Sudiono (2018), keselamatan pelayaran harus disadari sebagai tanggung jawab bersama karena pentingnya suatu keselamatan dan menjadikannya sebagai kebutuhan khususnya pemenuhan aspek dalam keselamatan kapal. Keselamatan Pelayaran secara umum didefinisikan sebagai suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan

di perairan dan kepelabuhan. Terdapat banyak penyebab kecelakaan kapal laut diantaranya karena tidak diindahkannya keharusan setiap kendaraan yang berada di atas kapal untuk diikat (*lashing*), hingga pada persoalan penempatan barang yang tidak memperhitungkan titik berat kapal dan gaya lengan stabil. Dengan demikian penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian.

Keamanan dan Keselamatan Pelayaran merupakan faktor yang sangat penting untuk menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan dimana penetapan alur pelayaran dimaksudkan untuk menjamin keamanan dan keselamatan pelayaran melalui pemberian koridor bagi kapal-kapal berlayar melintasi perairan yang diikuti dengan penandaan bagi bahaya kenavigasian. Penyelenggaraan alur pelayaran yang meliputi kegiatan program, penataan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharannya ditujukan untuk mampu memberikan pelayanan dan arahan kepada para pihak pengguna jasa transportasi laut untuk memperhatikan kapasitas dan kemampuan alur dikaitkan dengan bobot kapal yang akan melalui alur tersebut agar dapat berlayar dengan aman, lancar dan nyaman. Keselamatan maritim merupakan suatu keadaan yang menjamin keselamatan berbagai kegiatan dilaut termasuk kegiatan pelayaran, eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam dan hayati serta pelestarian lingkungan hidup. Untuk itu diperlukan tata kelautan dan penegakkan hukum dilaut dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban dan perlindungan lingkungan laut agar tetap bersih dan lestari guna menunjang kelancaran lalu lintas pelayaran. Konsep kriteria dan pengaturan di bidang kelautan mempunyai implikasi yang luas dan harus dipertimbangkan dalam pemanfaatan ruang laut Nasional.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 57 tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan kapal, Untuk kepentingan keselamatan, keamanan berlayara, perlindungan lingkungan maritim, serta kelancaran berlalu lintas di perairan, pelabuhan, dan terminal khusus, serta perairan tertentu dapat ditetapkan sebagai perairan pandu. Perairan pandu sendiri ada dua jenis meliputi perairan wajib pandu dan perairan pandu luar biasa.

Penetapan suatu perairan pandu sebagaimana yang dimaksud didasarkan pada kesulitan berlayar di perairan tersebut, tingkat kesulitan berlayar yang dimaksud terdiri atas:

1. Faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar:
 - a. frekuensi kepadatan lalulintas kapal;
 - b. ukuran kapal (tonase kotor, panjang, dan sarat kapal);
 - c. jenis kapal; dan
 - d. jenis muatan kapal.
2. Faktor di luar kapal yang mempengaruhi keselamatan berlayar:
 - a. edalaman lautan;
 - b. panjang alur pelayaran;
 - c. banyaknya tikungan;
 - d. lebar alur pelayaran;
 - e. rintangan/bahaya navigasi di alur pelayaran;
 - f. kecepatan arus;
 - g. kecepatan angin;

- h. tinggi ombak;
- i. ketebalan/kepekatan kabut;
- j. jenis tambatan kapal;
- k. keadaan sarana bantu navigasi-pelayaran.

Berdasarkan Undang-Undang Pelayaran Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Perairan wajib pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan dilakukan pemanduan kepada kapal yang melayarinya atau suatu wilayah perairan yang membutuhkan pemanduan karena kondisi perairannya terutama bagi kapal karena kondisi perairan utama bagi kapal berukuran tonase kotor tertentu. Perairan pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan, namun bila nakhoda atau pemimpin kapal memerlukan pemanduan dapat mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pemanduan.

METODE PENELITIAN

Sujarweni (2014) menyebutkan bahwa jenis data yang dipakai secara umum adalah kualitatif dan kuantitatif. Kualitatif adalah pengamatan yang menghasilkan penemuan-penemuan yang tidak dapat dicapai atau diperoleh dengan menggunakan prosedur - prosedur statistik atau cara - cara lain dari kuantifikasi (pengukuran). kualitatif secara umum dapat digunakan untuk pengamatan tentang kehidupan masyarakat, sejarah, tingkah laku, fungsional organisasi, aktivitas sosial, dan lain-lain. Pengamatan ini menggunakan data kualitatif dengan tujuan untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitian dan meneliti hal-hal yang berkaitan dengan penelitian perilaku, motivasi, sikap, persepsi, dan tindakan subjek.

Kuantitatif adalah pengamatan yang menghasilkan penemuan - penemuan yang dapat dicapai dengan menggunakan prosedur - prosedur statistic atau cara - cara lain dari kuantifikasi (pengukuran). Pendekatan kuantitatif memusatkan perhatian pada gejala - gejala yang mempunyai karakteristik tertentu di dalam kehidupan manusia yang dinamakannya variabel. Pengamatan yang hasilnya berupa data melalui fakta-fakta dari kondisi alami sebagai sumber langsung dengan instrument dari pengamatan sendiri.

Sumber data dalam pengamatan adalah subjek dari mana asal data pengamatan itu diperoleh. Apabila menggunakan kuesioner atau wawancara dalam pengumpulan datanya, maka sumber data disebut responden, yaitu orang yang merespon atau menjawab pertanyaan, baik tertulis maupun lisan. Berdasarkan sumbernya, data dibagi menjadi data primer dan data sekunder. Data Primer adalah data yang diperoleh dari responden melalui kuesioner, kelompok fokus, dan panel, atau juga data hasil wawancara peneliti dengan narasumber. Dan karya tulis ini menggunakan wawancara sebagai media untuk mendapatkan data primer. Data Sekunder adalah data yang didapat dari catatan, buku, majalah berupa laporan keuangan publikasi perusahaan, laporan pemerintah, artikel, buku-buku sebagai teori, majalah, dan lain sebagainya. Dan karya tulis ini menggunakan dokumen-dokumen kantor.

Peneliti melaksanakan observasi selama 4 bulan dari 1 September 2022 sampai dengan 30 Desember 2022, pengumpulan data yang dipergunakan oleh

penulis dengan cara melakukan tanya jawab kepada orang-orang yang dipercaya atau yang memahami dengan jelas kegiatan dengan melakukan wawancara. penulis juga sering melakukan wawancara mengenai kegiatan di lapangan.

Tabel 1. Daftar Narasumber dari Kantor UPP Jepara

Nama (inisial)	Usia	Jabatan	Jenis Kelamin
Ibu AS	40 Tahun	Pejabat Berwenang	Perempuan
Bapak S	51 Tahun	Pejabat Berwenang	Laki-laki
Bapak IN	30 Tahun	Pejabat Berwenang	Laki-laki

Sumber : Data Pendukung Kegiatan Observasi 2022

Tabel 2. Daftar Narasumber dari Nakhoda Kapal yang Beroperasi di Perairan Tersebut

Nama	Usia	Jabatan	Jenis Kelamin
SF	41 Tahun	Nakhoda	Laki-laki
RF	45 Tahun	Nakhoda	Laki-laki
AM	50 Tahun	Nakhoda	Laki-laki

Sumber : Data Pendukung Kegiatan Observasi 2022

HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Perwira jaga pengawas kegiatan, *pilot exemption* diberikan kepada Nakhoda yang ingin berlayar secara teratur di perairan wajib pandu setempat dalam kurun waktu kurang dari 24 jam, namun Nakhoda juga harus memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan oleh pengawas pemanduan setempat.

Persyaratan ini diberikan agar dalam melaksanakan pelayaran berjalan dengan aman, karena masih tingginya resiko terjadinya kecelakaan akibat kurangnya kewaspadaan di perairan wajib pandu.

Adapun persyaratan serta landasan hukum untuk *pilot exemption* yang harus dipenuhi oleh Nakhoda untuk mendapatkan dispensasi pandu sebagai berikut ini :

1. Persyaratan *pilot exemption*

Adapun persyaratan dispensasi pandu diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan KM 24 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pemanduan, dispensasi tanpa pandu diberikan apabila Nakhoda memiliki kemampuan dan memenuhi persyaratan meliputi:

- a. Mengenal dengan baik situasi dan kondisi perairan wajib pandu yang dilayari;
- b. Dinyatakan telah memahami peraturan bandar setempat oleh pengawas pemanduan;
- c. Lalu-lintas kapal tidak padat pada waktu kapal berlayar tanpa jasa pandu.

Untuk mendapatkan dispensasi tanpa pandu. Nakhoda mengajukan permohonan kepada Pengawas Pemanduan dengan melampirkan :

- a. Jadwal pelayaran; dan

b. Daftar anak buah kapal.

2. Pengujian

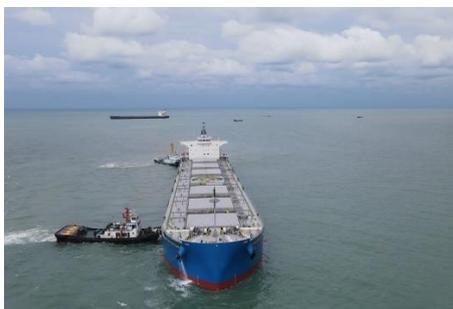
Pengawas pemanduan mengadakan pengujian terhadap Nakhoda yang akan diberi dispensasi tanpa pandu sebagai upaya untuk meningkatkan keselamatan berlayar di perairan wajib pandu. hal-hal yang diujikan oleh pengawas pemanduan di antaranya sebagai berikut :

a. Kondisi alur pelayaran

Alur pelayaran adalah perairan dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari Kapal Angkutan Laut. Alur pelayaran bagi kapal-kapal yang melintasi beberapa perairan dari suatu tempat ke tempat lain, adalah suatu hal yang penting untuk direncanakan dengan matang, karena Alur Pelayaran berkaitan erat dengan keselamatan kapal (*ship safety*).

Memperhatikan area-area berbahaya yang tidak boleh dilalui oleh kapal, area yang harus dihindari (*Area to be avoided*) suatu lalulintas terdiri dari area dengan diberi batas-batas di dalamnya yang mana salah satu sisi Navigasi amat serius berbahaya atau pengecualian penting untuk menghindari bahaya kecelakaan dan yang mana harus dihindari oleh semua kapal-kapal atau ukuran-ukuran kapal tertentu. Kapal harus dipastikan berlayar pada jalur yang aman yang telah diuji untuk memastikan sejauh mungkin bahwa itu adalah bebas dari bahaya disepanjang yang mana kapal-kapal disarankan untuk melintasi jalur yang direkomendasikan (*Recommended track*).

Pengujian ini diberikan untuk memastikan dengan benar apakah Nakhoda tersebut mengetahui betul alur pelayaran yang aman untuk dilayari di perairan wajib pandu.



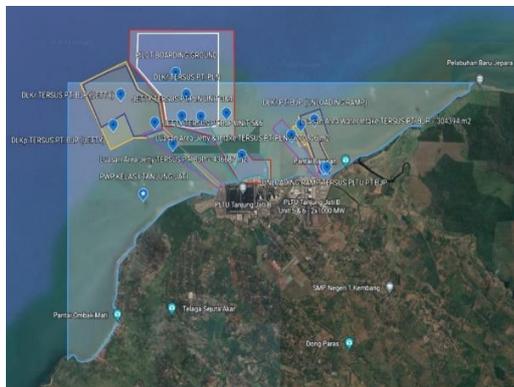
Gambar 1. Alur Pelayaran PLTU TJ B

Sumber : Dishub KUPP Jepara

b. Peraturan khusus setempat

Peraturan khusus setempat yang berisi antara lain aturan-aturan lokasi berlabuh jangkar. Nakhoda harus mengenal area kegiatan berlabuh jangkar, area berlabuh jangkar adalah area perairan di mana kapal dapat melakukan kegiatan berlabuh untuk menunggu menunggu proses

penyelesaian perizinan/pelayanan di pelabuhan maupun perintah kerja dari operator kapal. Lokasi yang dipilih sebagai area berlabuh jangkar umumnya memiliki kondisi yang aman untuk kapal berlabuh, terlindungi dari kondisi angin, arus, karang, maupun hal lain yang berisiko merusak kapal.



Gambar 2. Peta perairan wajib panduan PLTU TJ B

Sumber: Dishup KUPP Jepara

c. Sistem perambuan

Nakhoda harus mengerti sistem perambuan yang ada di pelabuhan terutama untuk rambu suar, rambu suar adalah sarana bantu Navigasi-Pelayaran tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih dari 10 mil laut yang dapat membantu para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, dan bahaya terpicil serta menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara.

Rambu suar mempunyai tipe lampu *revolving*, *rotating*, dan *flashing*, serta mempunyai karakteristik lampu sebagai berikut :

- 1) bahaya terpicil:
 - a) kelompok cerlang dengan satu kelompok terdiri dari dua cerlang dalam satu periode 5 detik;
 - b) kelompok cerlang dengan satu kelompok terdiri dari dua cerlang dalam satu periode 10 detik.
- 2) perairan aman:
 - a) cerlang panjang dengan periode 10 detik;
 - b) cahaya isophasa;
 - c) cahaya tunggal terputus;
 - d) cahaya kode morse dengan karakter tunggal "A".
- 3) tanda khusus:
 - a) kelompok terputus;
 - b) cerlang tunggal, tetapi bukan cerlang panjang dengan periode 10 detik;
 - c) kelompok cerlang dengan 1 kelompok terdiri dari empat, lima, atau (secara luar biasa) enam cerlang;
 - d) kelompok cerlang campuran;

- e) cahaya kode morse tetapi bukan karakter tunggal “A” maupun “U”.
 - 4) tanda khusus penandaan kapal tenggelam:
 - a) cerlang tunggal, tetapi bukan cerlang panjang dengan periode 3 detik;
 - b) cahaya kode morse “D”.
 - 5) lateral:
 - a) semua irama/karakter yang direkomendasikan, tetapi termasuk dalam kelompok cerlang campuran, dengan kelompok (2+1) cerlang, dan semata-mata digunakan untuk tanda lateral yang di modifikasi untuk menandai alur yang dianjurkan;
 - b) modifikasi lateral; kelompok pancaran cahaya yang tersusun dengan satu kelompok (2+1) pancaran dalam satu periode tidak lebih dari 16 detik.
 - 6) kardinal:
 - a) kardinal utara:
 - (1) cahaya terus menerus secara sangat cepat;
 - (2) cahaya terus menerus secara cepat.
 - b) kardinal timur:
 - (1) kelompok cahaya sangat cepat dengan satu kelompok terdiri dari tiga pancaran dalam 1 periode 5 detik;
 - (2) kelompok cahaya sangat cepat dengan satu kelompok terdiri dari tiga pancaran dalam 1 periode 10 detik.
 - c) kardinal selatan:
 - (1) kelompok cahaya sangat cepat dengan satu kelompok terdiri dari enam pancaran yang diikuti oleh pancaran panjang dengan waktu tidak kurang dari 2 detik dalam satu periode 10 detik;
 - (2) kelompok cahaya sangat cepat dengan satu kelompok terdiri dari enam pancaran yang diikuti oleh pancaran panjang dengan waktu tidak kurang dari 2 detik dalam satu periode 15 detik.
 - d) kardinal barat:
 - (1) kelompok cahaya sangat cepat dengan satu kelompok terdiri dari sembilan cerlang dalam satu periode 10 detik;
 - (2) kelompok cahaya sangat cepat dengan satu kelompok terdiri dari sembilan cerlang dalam satu periode 15 detik.
- d. Cuaca

Prakiraan cuaca pelabuhan merupakan informasi prakiraan gelombang harian berisi prakiraan cuaca, angin, gelombang laut, suhu, kelembaban, pasang surut dan jarak pandang di wilayah sekitar pelabuhan. Informasi tentang prakiraan cuaca sangatlah penting dalam kegiatan berlayar maka dari itu setiap pekan Kementerian Perhubungan cq. Direktorat Jendral Perhubungan Laut mengeluarkan Maklumat Pelayaran

berdasarkan hasil pemantauan Badan Meteorologi dan Geofisika (BMKG).

Pengawas Pelabuhan akan menunda pemberian Surat Persetujuan Berlayar (SPB) apabila kondisi cuaca membahayakan, sampai kondisi cuaca di sepanjang perairan yang akan di layari benar-benar aman. Upaya-upaya tersebut dilakukan untuk mengantisipasi terjadinya musibah di laut yang diakibatkan oleh faktor cuaca. karena menurut fungsi utama dari informasi cuaca bagi pelayaran adalah memberi petunjuk pemilihan jalan agar kapal dapat berlayar dengan aman, nyaman dan juga selamat sampai tujuan dengan tepat waktu.

e. Daftar arus pasang surut

Daftar arus pasang surut harus diketahui dengan pasti kapan terjadinya pasang surut di perairan tersebut. Hal ini untuk menghindari terjadinya kecelakaan pada kapal pada saat kegiatan berlayar seperti kandas karena melakukan kegiatan berlayar pada saat keadaan air sedang surut

Maka dari itu Nakhoda harus mengetahui daftar arus pasang surut pada perairan tersebut sebelum melaksanakan kegiatan berlayar, sehingga keselamatan berlayar bisa terwujud.

Adapun landasan hukum yang mengatur tentang dispensasi pandu (*pilot exemption*) antara lain sebagai berikut :

- 1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal, pasal 28 ayat 1 dan 2 :
 - a) Ayat 1 : Pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, kapal berukuran tonase kotor paling rendah GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atau lebih wajib menggunakan pelayanan jasa pemanduan kapal.
 - b) Ayat 2 : Pada perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pandu, pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dapat diberikan kepada kapal berukuran tonase kurang dari GT 500 (lima ratus *Gross Tonnage*) atas permintaan Nakhoda atau atas perintah pengawas pemanduan setempat.
- 2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2002, pasal 12 dan 13 :
 - a) Pasal 12 ayat 1 : Kapal yang melayari perairan wajib pandu secara tetap dan teratur kurang dari 24 (dua puluh empat) jam serta dinakhodai oleh seorang Nakhoda yang memiliki kemampuan dan memenuhi persyaratan, dapat tidak menggunakan petugas pandu (dispensasi tanpa menggunakan Petugas pandu).

Ayat 2 : Pemberian dispensasi tanpa menggunakan Petugas pandu sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diberikan apabila Nakhoda memiliki kemampuan dan memenuhi persyaratan meliputi :

- (1) mengenal dengan baik situasi dan kondisi perairan wajib pandu yang dilayari;
- (2) dinyatakan telah memahami peraturan bandar setempat oleh Pengawas pemanduan;
- (3) lalu-lintas kapal tidak padat pada waktu kapal berlayar tanpa jasa pandu.

Ayat 3 : Pemberian dispensasi tanpa Petugas Pandu terhadap kapal yang berlayar di perairan wajib pandu diberikan oleh Pengawas Pemanduan setempat.

- b) Pasal 13 ayat 1 : Untuk mendapatkan dispensasi tanpa pandu, Nakhoda mengajukan permohonan kepada Pengawas pemanduan dengan melampirkan:
- (1) jadwal pelayaran; dan
 - (2) daftar anak buah kapal.

Ayat 2 : Atas permohonan Nakhoda sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), Pengawas pemanduan mengadakan pengujian terhadap :

- (1) kondisi alur;
- (2) peraturan khusus setempat yang berisi antara lain aturan-aturan lokasi berlabuh jangkar;
- (3) sistem perambuan;
- (4) cuaca;
- (5) daftar arus pasang surut.

Ayat 3 : Setelah dipenuhinya persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2), Pengawas pemanduan memberikan surat dispensasi kepada Nakhoda yang menjabat sebagai Nakhoda di kapal yang sama yang tembusannya disampaikan kepada Penyelenggara pelabuhan.

Demi menjamin keselamatan berlayar bagi Nakhoda yang akan diberikan *pilot exemption* dihimbau untuk Pengawas pelabuhan untuk menerapkan aturan keselamatan. Pemerintah Indonesia telah meratifikasi ISM Code dan menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Dijelaskan bahwa perusahaan yang mengoperasikan kapal baik jenis dan ukuran harus memenuhi kualifikasi tentang manajemen keselamatan, pencegahan pencemaran. Jenis dan ukuran kapal yaitu kapal penumpang, kapal pengangkut bahan kimia dan pengangkut gas ≥ 150 GT, kapal ikan, kapal pengangkut curah, unit FPSO, tongkang ukuran ≥ 500 GT.

Dan Peraturan Menteri Perhubungan 110 tahun 2016 menjelaskan bahwa Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan pelistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan alat penolong dan radio. ISM Code merupakan standar internasional

sistem manajemen keselamatan untuk pengoperasian kapal, tujuan dari ISM Code yaitu untuk menjamin keselamatan saat menjamin keselamatan ketika di laut dan seminimal mungkin untuk menghindari kecelakaan sehingga tidak menimbulkan korban jiwa, kerusakan kapal dan pencemaran lingkungan laut. Dari beberapa studi menunjukkan sebagian kecelakaan yang terjadi merupakan kesalahan yang timbul karena kesalahan manusia dalam menerapkan sistem manajemen keselamatan yang baik.

Keselamatan pelayaran merupakan tanggung jawab bersama dari pihak regulator, operator dan pengguna jasa transportasi laut. Dalam memenuhi faktor keselamatan maka sebelum kapal berangkat harus memenuhi syarat aspek keselamatan sehingga kapal laik laut dan mendapatkan izin untuk berlayar dengan SPB yang dikeluarkan oleh Syahbandar. Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis (Automatic Identification System/AIS) Bagi Kapal yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia diberlakukan tanggal 20 Agustus 2019. Aturan tersebut mewajibkan semua kapal yang berlayar di perairan Indonesia memasang dan mengaktifkan AIS.

Dihimbau agar seluruh petugas di lapangan harus mengawasi pergerakan lalu lintas kapal, khususnya pada kegiatan pemanduan dan penundaan kapal serta melakukan monitoring secara terus menerus. Diinstruksikan agar kapal-kapal patroli, alat-alat Search and Rescue (SAR), serta personilnya untuk selalu siap siaga untuk digerakkan apabila terjadi kecelakaan kapal serta musibah di perairan Indonesia. Jika pada pelaksanaan pengawasan dan penjagaan tersebut ditemukan adanya gangguan atau ancaman bahaya keselamatan dan keamanan pelayaran serta pencemaran laut, khususnya kejadian kecelakaan kapal, seluruh jajaran Ditjen Perhubungan Laut diinstruksikan untuk segera melaporkannya ke Poskodalops Ditjen Perhubungan Laut.

SIMPULAN

Kesimpulan yang dapat penulis berikan diantaranya sebagai berikut: Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Jepara selalu menerapkan persyaratan *pilot exemptions* sesuai dengan peraturan Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Semua persyaratan dan pengujian tersebut harus diawasi dengan benar oleh pengawas pelabuhan agar tidak terjadi *human error* atau masalah teknis lainnya. Upaya pengawasan oleh petugas Pengawas pelabuhan dalam rangka pemberian dispensasi pandu sangat penting. Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan yang menjalankan tugasnya juga harus memastikan bahwa setiap Nakhoda mengetahui peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang keselamatan pelayaran, yang umumnya masih kurang. Untuk meningkatkan keselamatan berlayar di perairan wajib pandu, maka ketelitian dalam pengawasan harus cermat terhadap pemeriksaan dan pengujian dilakukan sesuai ketentuan dan prosedur yang berlaku. Seluruh petugas di lapangan harus mengawasi pergerakan lalu lintas kapal, khususnya pada kegiatan pemanduan dan penundaan kapal serta melakukan monitoring secara terus menerus.

Terdapat 3 faktor penyebab kendala yang dihadapi Nakhoda pada saat berlayar di perairan wajib pandu, yaitu:

a. Faktor di Luar Kapal

Faktor luar kapal merupakan faktor-faktor yang disebabkan oleh keadaan alam, keadaan alam menjadi sangat penting di perhatikan pada saat berlayar, dikarenakan banyak kendala-kendala yang bisa terjadi jika Nakhoda tidak cermat dalam menghadapi cuaca yang terjadi pada saat berlayar

b. Faktor Kapal

Faktor kapal meliputi :

- 1) frekuensi kepadatan lalu lintas kapal
- 2) ukuran kapal (tonnase kotor, panjang, dan sarat kapal)
- 3) jenis kapal
- 4) jenis muatan

c. Faktor Manusia

Faktor manusia menjadi faktor yang sangat penting untuk keselamatan berlayar, faktor manusia bisa disebut sebagai *human error* seringkali dinyatakan sebagai faktor utama penyebab terjadinya suatu kecelakaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Arifin, Zaenal. 2020. Metodologi Penelitian Pendidikan. Jakarta: Salemba Empat.
- Aulia, Anisa. 2017. Faktor- Faktor Yang Dapat Berhubungan Dengan Potensi Kecelakaan Kerja Pada Pandu Dalam Pemanduan Kapal Niaga Di PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) Belawan Tahun 2017, Universitas Sumatera Utara (USU), Medan
- Hermanto, Andy W. 2019. Optimalisasi pengawasan. Banten: Dinamika Bahari 10.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 24 tahun 2002 Penyelenggara Pemanduan. Jakarta: Departemen Perhubungan
- Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal.
- Peraturan Menteri Perhubungan 110 tahun 2016 tentang Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal.
- Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 7 Tahun 2019 tentang Pemasangan dan Pengaktifan Sistem Identifikasi Otomatis (Automatic Identification System/AIS) Bagi Kapal yang Berlayar di Wilayah Perairan Indonesia.
- Pilots , Pilotage and The Future. 2020. Penerbit Indonesian Maritime Pilot Association (IMPA).
- Pramita, Galuh. 2020. Daerah Perairan Yang Terlindungi Oleh Gelombang. Jember: Bioedukasi(01),1-9,2020.
- Sasmita, Rimba S. 2020. Sumber Data Subjek Pengamatan. Salatiga: Sokola Rimba.
- Sugiyono. 2018. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif. Bandung: Alfabeta.
- Suprpto, H. 2019. Metodologi Penelitian Untuk Karya Ilmiah. Yogyakarta: Gosyen Publishing.
- Setiyantara, Yudi. 2019. Keamanan Dari Keadaan Bebas Dari Bahaya. Yogyakarta: Bahari Jogja 17(2),1-9,2019.

- Syafiie, Inu K. 2019. Proses Mengikuti Perkembangan Kegiatan. Semarang: Ensiklopedia Manusia.
- Undang-Undang Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17. 2018. Syahbandar Mengawasi Kegiatan. Jakarta: DIRJENHUBLA.
- Disnavbenoa. 2018. Rambu Suar Merah Badas. Diakses tanggal 3 Jan. 2023. Disnavbenoa.id. <http://disnavbeneo.id/2018/11/08/rambu-suar-merah-badas/>
- Kementerian Informasi dan Komunikasi. 2023. Prakiraan Cuaca Kecamatan Jepara. Diakses tanggal 5 Jan 2023. [bmkg.go.id.http://www.bmkg.go.id/cuaca/prakiraan-cuaca.bmkg?Kota=Jepara&AreaID=501244&Prov=11](http://www.bmkg.go.id/cuaca/prakiraan-cuaca.bmkg?Kota=Jepara&AreaID=501244&Prov=11)
- Ogden, Alexandra. 2022. Pasang Surut Air laut. Diakses tanggal 5 Jan. 2023. [Kikialexandraogden.blog.com.http://kikialexandraogden.blog.com/2022/06/pasang-surut-air-laut-sabah.html?m=1](http://kikialexandraogden.blog.com/2022/06/pasang-surut-air-laut-sabah.html?m=1)
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2015. PM Nomor 57 Tahun 2015. Jakarta: Kemenhub.