

**TINJAUAN PENCEGAHAN PENCEMARAN PADA PELABUHAN DAN
KAPAL PENYEBERANGAN KUALA TUNGKAL PROVINSI JAMBI**

KERTAS KERJA WAJIB



Diajukan Oleh :

RIZALDI AIDIL PUTRA SIREGAR
NPT : 1903091

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2022**

**TINJAUAN PENCEGAHAN PENCEMARAN PADA PELABUHAN DAN
KAPAL PENYEBERANGAN KUALA TUNGKAL PROVINSI JAMBI**

Kertas Kerja Wajib (KKW)

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Menyelesaikan Studi Diploma III
Manajemen Transportasi Perairan Daratan



Diajukan Oleh:

RIZALDI AIDIL PUTRA SIREGAR
NPT : 1903091

**PROGRAM STUDI DIPLOMA III
MANAJEMEN TRANSPORTASI PERAIRAN DARATAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI SUNGAI DANAU DAN
PENYEBERANGAN PALEMBANG
TAHUN 2022**

**PERSETUJUAN SEMINAR
KERTAS KERJA WAJIB**

Judul KKW : TINJAUAN PENCEGAHAN PENCEMARAN PADA
PELABUHAN DAN KAPAL PENYEBERANGAN
KUALA TUNGKAL PROVINSI JAMBI
Nama : RIZALDI AIDIL PUTRA SIREGAR
NPT : 19 03 091
Program Studi : DIII Manajemen Transportasi Perairan Daratan
Dengan ini dinyatakan telah memenuhi syarat untuk di seminarkan

Palembang,.....2022


Menyetujui

Pembimbing I


Pembimbing II


Broto Priyono S.SiT., M.T
NIP.19780116 20003 1 001




Monica Amanda, S.T., M.Sc.
NIP.19860918 200812 2 001

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan


Surnata, S.SiT., M.M
NIP.19660719 198903 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

TINJAUAN PENCEGAHAN PENCEMARAN PADA PELABUHAN DAN KAPAL PENYEBERANGAN KUALA TUNGKAL PROVINSI JAMBI

Disusun dan Diajukan Oleh:

RIZALDI AIDIL PUTRA SIREGAR

NPT. 1903091

Telah Dipertahankan di Depan Panitia Ujian KKW

Pada Tanggal .19.. Agustus 2022

Menyetujui

Penguji I

Surnata, S.SiT., MM
NIP. 19660719 198903 1 001

Penguji II

Kodrat Alam, S.SiT., MT
NIP. 19780629 200003 1 001

Penguji III

Santoso, SE., M.Si
NIP. 19820929 200912 1 004

Mengetahui
Ketua Program Studi
Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Surnata, S.Si.T., M.M.
Pembina / IV / a
NIP.19660719 198903 1 001

SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rizaldi Aidil Putra Siregar

NPT : 19 03 091

Program Studi : Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Adalah **pihak I** selaku penulis asli karya ilmiah yang berjudul “TINJAUAN PENCEGAHAN PENCEMARAN PADA PELABUHAN DAN KAPAL PENYEBERANGAN KUALA TUNGKAL PROVINSI JAMBI”, dengan ini menyerahkan karya ilmiah kepada :

Nama : Politeknik Transportasi SDP Palembang

Alamat : Jl. Sabar Jaya no.116, Prajin, Banyuasin 1
Kab. Banyuasin, Sumatera Selatan

Adalah **pihak ke II** selaku pemegang Hak cipta berupa laporan Tugas Akhir Taruna/i Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan selama batas waktu yang tidak ditentukan. Demikianlah surat pengalihan hak ini kami buat, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Pemegang Hak Cipta

Palembang,
Pencipta

Materai 10.000

()

(Rizaldi Aidil Putra Siregar)

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rizaldi Aidil Putra

NPT : 19 03 091

Program Studi : D III Manajemen Transportasi Perairan Daratan

Menyatakan bahwa KKW yang saya tulis dengan judul:

TINJAUAN PENCEGAHAN PENCEMARAN PADA PELABUHAN DAN KAPAL PENYEBERANGAN KUALA TUNGKAL PROVINSI JAMBI

Merupakan karya asli seluruh ide yang ada dalam KKW tersebut, kecuali tema yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide saya sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Palembang.

Palembang,

Materai 10.000

()

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat dan rahmat-Nya, saya dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir ini. Penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Ahli Madya pada program studi Diploma III Manajemen Transportasi Perairan Daratan. Saya menyadari bahwa, tanpa bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak dari masa perkuliahan sampai pada penyusunan Kertas kerja Wajib ini, sangatlah sulit bagi saya untuk menyelesaikan tugas ini. Oleh karena itu, saya ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada:

1. Orang tua dan keluarga yang selalu ada untuk mendukung.
2. Direktur Politeknik Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan Palembang Bapak Dr. H. Irwan, SH., M.Pd., M.Mar.E.
3. Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi beserta *staff*.
4. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat beserta *staff*.
5. Bapak dosen dan ibu dosen beserta *staff* civitas akademika Poltektransdp Palembang yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan.
6. Pengasuh Taruna terimakasih atas semua arahan, bimbingan dan kemudahan serta ilmu yang diberikan.
7. Bapak Broto Priyono, S.SIT., MT. selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
8. Ibu Monica Amanda, S.T., M.Sc. selaku dosen pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan sehingga Kertas Kerja Wajib ini dapat diselesaikan;
9. Kakak Mega Nanda Ayu Restiana Putri, S. Tr. Pel. dan Rita Kurnia Sari S. ST. selaku dosen pembimbing pada saat pelaksanaan Magang dan PKL yang telah dengan sabar memberikan saran dan bimbingan selama kegiatan

Magang dan PKL serta penyusunan Laporan Kelompok Tim PKL Wilayah V Jambi.

10. TIM PKL Wilayah V Jambi yang selama ini telah membantu dikala susah maupun senang;
11. Rekan-rekan satu angkatan XXX dan adik tingkat angkatan XXXI dan XXXII, terimakasih atas bantuan dan doanya.
12. Untuk rekan dan adik-adik Korps Sumatera Utara yang banyak membantu baik secara moril maupun lainnya semoga kita tetap menjadi keluarga dan jalin terus silaturahmi dimanapun berada.
13. Semua pihak yang secara langsung dan tidak langsung telah terlibat dalam penulisan Kerta Kerja Wajib ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa Kertas Kerja Wajib ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu diharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk dapat menjadi perbaikan. Semoga Kertas Kerja Wajib ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkannya.

Palembang, 06 Agustus 2022
Penulis,

RIZALDI AIDIL PUTRA SIREGAR
NPT. 19 03 091

ABSTRAK

Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal adalah pelabuhan yang terletak di Kecamatan Tungkal Ilir, Kabupaten Tanjung Jabung Barat, Provinsi Jambi. Pencemaran lingkungan dewasa ini menjadi isu yang sangat hangat terutama pencemaran lingkungan maritim. Sumber-sumber pencemaran laut disebabkan diantaranya adalah karena aktifitas perkapalan dan pelabuhan.

Penelitian yang akan dilakukan menggunakan metode kualitatif deskriptif. Ada pun metode pengambilan data yang digunakan merupakan observasi, wawancara, dan penyebaran angket kuesioner.

Berdasarkan hasil analisa data dan pembahasan permasalahan maka diambil kesimpulan terhadap penanggulangan pencemaran di pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal. Ketersediaan alat dan bahan pencegahan pencemaran belum ada sehingga perlu adanya pengadaan alat dan bahan tersebut sesuai dengan regulasi yang ada. Tingkat kompetensi personil pelabuhan terhadap penanggulangan pencemaran belum ada sehingga perlu adanya pelatihan kompetensi penanggulangan pencemaran. *Oily Water Separator* pada angkutan penyeberangan sudah terpenuhi. Usulan dalam upaya pencegahan pencemaran di perairan, Untuk melakukan pengadaan alat dan bahan pencegahan pencemaran di pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal setidaknya mengakomodir 10% dari panjang kapal terbesar yang bersandar di pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal.peningkatan kompetensi penanggulangan pencemaran terhadap personil pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal dan perlu diadakannya peninjauan kelayakan *oily water separator* diatas kapal.

Kata Kunci: pelabuhan, pencemaran, kapal, penanggulangan, personil.

ABSTRACT

Kuala Tungkal Ferry Port is a port located in Tungkal Ilir District, West Tanjung Jabung Regency, Jambi Province. Today's environmental pollution has become a very environmentally friendly issue for the maritime environment. Sources of marine pollution are caused, among others, by shipping and port activities.

The research will be conducted using a qualitative descriptive method. The data collection methods used were observation, interviews, and distributing questionnaires.

Based on the results of data analysis and discussion of problems, conclusions are drawn about countermeasures at the Kuala Tungkal ferry port. The availability of tools and pollution prevention does not yet exist, so it is necessary to procure these tools and materials in accordance with existing regulations. countermeasures. Oily water separator on ferry transportation has been fulfilled. Suggestions for prevention efforts in the waters, To procure preventive tools and materials at the Kuala Tungkal ferry port at least to accommodate 10% of the length of the largest ship at the Kuala Tungkal ferry port. Increase the maintenance of oily water separator ship at the Kuala Tungkal ferry port and it is necessary to establish a location for oily water separator on the ship.

Keywords : ports, pollution, ships, countermeasures, personnel.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
PERSETUJUAN SEMINAR	iii
PENGESAHAN SEMINAR	iv
SURAT PENGALIHAN HAK CIPTA.....	v
PERNYATAAN KEASLIAN.....	vi
KATA PENGANTAR	vii
ABSTRAK.....	ix
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Permasalahan	2
C. Tujuan Penelitian	2
D. Manfaat Penelitian	2
E. Batasan Permasalahan.....	3
BAB II TINJAUAN PUTAKA.....	4
A. <i>Review</i> Penelitian Sebelumnya	4
B. Landasan Teori	4
1. Landasan Hukum	4
2. Landasan Teori.....	13
C. Kerangka Penelitian.....	16

BAB III METODE PENELITIAN.....	18
A. Jenis Penelitian	18
B. Sumber Data	18
C. Metode Pengumpulan Data.....	19
1. Metode Observasi	19
2. Metode Wawancara / <i>Interview</i>	19
3. Metode Kuesioner	20
D. Teknik Analisis Data	20
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	21
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	21
1. Kondisi Geografis	21
2. Batas Administrasi	22
3. Kependudukan.....	23
4. Komoditas Daerah.....	24
5.Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan ...	26
a. KMP. Satria Pratama.....	27
b. KMP. Senangin	29
c. KMP. Sembilang.....	31
6.Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan	32
a.Fasilitas di Pelabuhan.....	33
b.Alur	48
7.Instansi Pembina Transportasi	49
a.BPTD.....	49
b.Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat.....	52

8. Produktivitas Pelabuhan.....	65
a. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan 5 Tahun Terakhir	63
b. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan 15 Hari di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal.....	65
B. Analisis Data	68
1. Penyajian Data.....	68
2. Analisis Data.....	69
a. Analisis Tingkat Pemenuhan Peralatan Penanggulangan Pencemaran di Pelabuhan	70
b. Analisis Tingkat Kesiapan Personil Operasional Pelabuhan Dalam Pencegahan Pencemaran.....	74
c. Analisis Pemenuhan <i>Oily Water Separator</i> Diatas Kapal Penyeberangan.....	80
d. Analisis Pemberian Sanksi.....	84
C. Pembahasan	84
1. Usulan Pemecahan Masalah Kebutuhan Peralatan Penanggulangan Pencemaran di Pelabuhan	84
2. Usulan Pemecahan Masalah Kompetensi Operator Pelabuhan Mengenai Penanggulangan Pencemaran di Pelabuhan.....	85
3. Usulan Pemecahan Masalah Pemenuhan <i>Oily Water Separator</i>	86
4. Usulan Pemecahan Masalah Pemberian Sanksi.....	87
BAB V PENUTUP.....	89
A. Kesimpulan	89
B. Saran	89
DAFTAR PUSTAKA	91

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Sumber Data Penelitian.....	18
Tabel 3.2 Narasumber	19
Tabel 4.1 Luas Wilayah dan Banyaknya Wilayah Administrasi Menurut Kecamatan	21
Tabel 4.2 Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat, Tahun 2021	23
Tabel 4.3 <i>Ship Particular</i> KMP. Satria Pratama	27
Tabel 4.4 <i>Ship Particular</i> KMP. Senangin.....	29
Tabel 4.5 <i>Ship Particular</i> KMP. Sembilang	31
Tabel 4.6 Karakteristik Fasilitas Sisi Daratan	43
Tabel 4.7 Daftar Lintasan dan Kapal yang Beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal.....	49
Tabel 4.8 Data Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir	64
Tabel 4.9 Data Produktivitas Kedatangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)	65
Tabel 4.10 Data Produktivitas Keberangkatan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)	67
Tabel 4.11 Hasil Responden Personil Pelabuhan Kuala Tungkal	68

Tabel 4.12 Ketersediaan Pemenuhan Alat dan Bahan penanggulangan Pencemaran di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal	70
Tabel 4.13 Data Personil di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal	76
Tabel 4.14 Perbandingan Kondisi dengan Permenhub 58 Tahun 2013.....	88

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1 Diagram Luas Wilayah Administrasi Kecamatan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat	22
Gambar 4.2 Peta Administrasi Kabupaten Tanjung Jabung Barat	23
Gambar 4.3 KMP. Satria Pratama	27
Gambar 4.4 KMP. Senangin.....	29
Gambar 4.5 KMP. Sembilang	31
Gambar 4.6 <i>Layout</i> Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal	33
Gambar 4.7 Ruang Tunggu <i>Outdoor</i>	34
Gambar 4.8 Ruang Tunggu <i>Indoor</i>	34
Gambar 4.9 <i>Gangway</i>	34
Gambar 4.10 Kantor	35
Gambar 4.11 Ruang Satuan Pelayanan	35
Gambar 4.12 Pos Penjagaan	36
Gambar 4.13 Kantin	36
Gambar 4.14 Pos Retribusi.....	37
Gambar 4.15 Gedung Loker Penumpang	37
Gambar 4.16 Gedung Loker Kendaraan.....	38
Gambar 4.17 Musholla	38
Gambar 4.18 Toilet.....	39
Gambar 4.19 Instalasi Air	39
Gambar 4.20 Instalasi Listrik	40
Gambar 4.21 Lapangan Parkir.....	40
Gambar 4.22 Lapangan Parkir Siap Muat	41

Gambar 4.23	Ruang <i>X-Ray</i>	41
Gambar 4.24	Stasiun Pasang Surut	42
Gambar 4.25	Alat Ukur STA	42
Gambar 4.26	<i>Marine Automatic Weather Station</i>	43
Gambar 4.27	<i>Trestle</i>	44
Gambar 4.28	<i>Ponton</i>	45
Gambar 4.29	<i>Catwalk</i>	46
Gambar 4.30	<i>Fender</i>	46
Gambar 4.31	<i>Bolder</i>	47
Gambar 4.32	<i>Mooring Dolphin</i>	47
Gambar 4.33	<i>Breasting Dolphin</i>	48
Gambar 4.34	Trayek Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal.....	48
Gambar 4.35	Struktur Organisasi BPTD.....	51
Gambar 4.36	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat.....	63
Gambar 4.37	Grafik Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir	64
Gambar 4.38	Grafik Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir	65
Gambar 4.39	Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)	66
Gambar 4.40	Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)	66

Gambar 4.41	Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)	67
Gambar 4.42	Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)	68
Gambar 4.43	Keadaan Perairan Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal dengan tumpahan minyak	69
Gambar 4.44	Pencemaran Minyak Operasional Kapal Sandar	72
Gambar 4.45	Pencemaran Sampah di Ponton Pelabuhan.....	72
Gambar 4.46	Busa Deterjen yang Dibuang dari kapal.....	73
Gambar 4.47	Pembuangan Limbah Sabun Cuci Tangan Penumpang.....	73
Gambar 4.48	Daftar Personil Pengelola Pelabuhan	75
Gambar 4.49	Pengisian <i>Form Survey</i> Ketua <i>Coordinator</i> Pelabuhan.....	75
Gambar 4.50	Diklat Teknis Pencegahan Pencemaran.....	78
Gambar 4.51	<i>Oily Water Separator</i> KMP Sembilang.....	81
Gambar 4.52	<i>Oily Water Separator</i> KMP Satria Pratama	81
Gambar 4.53	Wawancara Mesin OWS Dengan Kru Kapal	82
Gambar 4.54	Tumpahan Minyak dari Operasional Kapal Penyeberangan.....	83

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal adalah pelabuhan yang terletak di Kecamatan Tungkal Ilir, Kabupaten Tanjung Jabung Barat, Provinsi Jambi. Pelabuhan Penyeberangan ini dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat. Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal melayani 2 (dua) lintasan yaitu lintasan Kuala Tungkal – Dabo Singkep dan Kuala Tungkal – Telaga Punggur.

Pencemaran lingkungan dewasa ini menjadi isu yang sangat hangat terutama pencemaran lingkungan maritim. Sumber-sumber pencemaran laut disebabkan diantaranya adalah karena aktifitas perkapalan dan pelabuhan. Sumber pencemaran tersebut diakibatkan oleh tumpahan minyak dari kegiatan perkapalan itu sendiri maupun akibat kecelakaan kapal. Tumpahan yang diakibatkan oleh operasional kapal di pelabuhan diakibatkan adanya aktivitas rutin seperti halnya pembuangan sisa hasil pencucian tangki, pembuangan got, pembuangan air balas dan tumpahan ketika saat bongkar muat. Sedangkan pencemaran akibat kecelakaan kapal yaitu timbulnya kebocoran tangki bahan bakar kapal sehingga terjadi tumpahan bahan bakar di area perairan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 tahun 2013 mengamanahkan bahwa Otoritas Pelabuhan, Unit Penyelenggaraan Pelabuhan, Badan Usaha Pelabuhan serta kapal wajib menyediakan fasilitas penampungan limbah dan juga alat pencegahan dan penanganan pencemaran lingkungan. Hal tersebut menjadi hal yang harus juga dilakukan oleh pihak Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal. Terkait dengan hal tersebut maka penulis bermaksud melakukan penelitian terkait dengan tingkat pemenuhan upaya pencegahan pencemaran perairan di lingkungan Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal. Berdasarkan hal tersebut, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang akan dituangkan di dalam Kertas Kerja

Wajib (KKW) dengan judul : “Tinjauan Pencegahan Pencemaran pada Pelabuhan dan Kapal Penyeberangan Kuala Tungkal Provinsi Jambi”.

B. Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang yang telah diungkapkan di atas, maka dapat diidentifikasi beberapa masalah yang muncul. Identifikasi masalah yang didapat di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal yaitu:

1. Bagaimana tingkat pemenuhan perlengkapan peralatan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal dalam pencegahan pencemaran sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan ?
2. Bagaimana tingkat kesiapan pihak personil pengelola pelabuhan dalam upaya melakukan pencegahan pencemaran?
3. Bagaimana tingkat pemenuhan Oil Water Separator diatas kapal Penyeberangan dalam upaya melakukan pencegahan pencemaran yang bersumber dari kapal?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui apakah kelengkapan peralatan dapat terpenuhi di pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal dalam mencegah pencemaran lingkungan perairan .
- b. Untuk mengetahui kesiapan personil dalam mengatasi pencemaran perairan.
- c. Untuk mengetahui pemenuhan Oil Water Separator diatas kapal sebagai upaya pencegahan Pencemaran.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Bagi Taruna
 - 1) Untuk mengaplikasikan ilmu yang didapat selama menempuh pendidikan di Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

- 2) Untuk memenuhi tugas akhir sebagai persyaratan untuk menyelesaikan Pendidikan Program Diploma III Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan
- b. Lembaga Pendidikan, memberikan informasi berupa pengetahuan dan wawasan kepada seluruh civitas akademika di Politeknik Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan Palembang mengenai pencegahan pencemaran di perairan sungai dan danau.
- c. Instansi Pemerintahan, Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Jambi sebagai pihak pengelola Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, dapat dijadikan sebagai suatu bahan masukan agar dapat meningkatkan pelayanan terhadap pengguna jasa sehingga dapat memberikan pelayanan yang optimal.

E. Batasan Permasalahan

Pokok permasalahan yang akan dibahas di dalam Kertas Kerja Wajib (KKW) ini agar tidak menyimpang dari sasaran yang ingin dicapai, maka diperlukan adanya pembatasan mengenai ruang lingkup permasalahannya yaitu:

1. Lokasi Yang Diteliti Adalah Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Provinsi Jambi.
2. Hal Yang Diteliti Adalah pencegahan pencemaran dari Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi.
3. Pencegahan Pencemaran dari kapal berdasarkan aturan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Pencegahan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. *Review Penelitian Sebelumnya*

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengambil penelitian yang relevan agar hasil yang di dapat lebih akurat. Untuk itu digunakan penelitian yang sama yang membahas tentang Pencegahan Pencemaran. Penelitian tersebut pernah dilakukan oleh Dini Rosmaliza dari angkatan XXVIII dengan judul: “ANALISIS KUALITAS PELAYANAN PERLINDUNGAN MARITIM DI PELABUHAN KUALA RIAU PROVINSI KEPULAUAN RIAU”. Adapun penelitian tersebut membahas tentang analisa perlindungan maritim yang diterapkan untuk menjadi bahan perbaikan dalam menegakkan penanganan penanggulangan pencemaran.

Didalam penelitian ini peneliti mengambil sebagian cara metode pengolahan analisis data mengenai pencegahan pencemaran dan juga peneliti menambahkan mengenai pencegahan pencemaran diatas kapal yang diperhatikan melalui ketersediaan oily water separator diatas kapal.

B. Landasan Teori

1. Landasan Hukum

a. Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

- 1) Pasal 1 ayat (1) : Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, dan keamanan, serta perlindungan maritim
- 2) Pasal 1 ayat (14) : Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

- 3) Pasal 1 ayat (16) : Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.
- 4) Pasal 1 ayat (20) : Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat,tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
- 5) Pasal 1 ayat (23) : Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairandan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
- 6) Pasal 1 ayat (24) : Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
- 7) Pasal 1 ayat (29) : Kolam Pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal.
- 8) Pasal 1 ayat (36) : Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawa permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah. Kapal dapat dibedakan dengan beberapa jenis, antara lain:
 - a) Kapal Penumpang yaitu kapal yang digunakan untuk mengangkut penumpang disamping barang.
 - b) Kapal Barang yaitu kapal yang digunakan untk mengangkut barang disamping penumpang.

- c) Kapal Pedalaman yaitu setiap peralatan angkutan di atas air yang bukan kapal laut dan digerakan dengan alat mekanis maupun alat bantu mekanis.
 - d) Kapal Sungai yaitu kapal yang daerah pelayarannya dibatasi untuk pelayaran sungai.
 - e) Kapal Perairan Daratan yaitu alat angkutan air yang digunakan semata-mata untuk lalu lintas dan angkutan di perairan daratan, baik yang bermotor maupun tidak bermotor.
- 9) Pasal 1 ayat (40) : Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku sijil.
- b. Peraturan Menteri Perhubungan No. 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan
- Persyaratan penanggulangan pencemaran di perairan dan pelabuhan
- 1) Pasal 2
 - a) Pencemaran di perairan dan pelabuhan dapat bersumber dari:
 - (1)Kapal;
 - (2)Unit kegiatan lain; dan
 - (3)Kegiatan kepelabuhanan
 - b) Pencemaran di perairan dan pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa :
 - b. Minyak; dan
 - c. Bahan lain
 - 2) Pasal 3
 - (1) Setiap kapal, unit kegiatan lain, dan kegiatan kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1), wajib memenuhi persyaratan penanggulangan pencemaran
 - (2) Persyaratan penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Prosedur;
 - b. Personil;

c. Peralatan dan bahan; dan

d. Latihan

3) Pasal 4

(1) Awak kapal wajib menanggulangi tumpahan minyak atau bahan lain yang bersumber dari kapalnya

(2) Pemilik atau operator kapal bertanggung jawab terhadap pencemaran yang bersumber dari kapalnya

(3) Pemenuhan persyaratan penanggulangan pencemaran sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (2) untuk kapal dengan peraturan perundang-undangan

4) Pasal 7

1) Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib memiliki personil penanggulangan pencemaran.

(2) Personil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki tingkat kompetensi yang terdiri atas:

a. operator atau pelaksana;

b. penyelia (supervisor) atau komando lapangan (on scene commander); dan

c. manajer atau administrator.

(3) Kompetensi personil sebagaimana dimaksud pada ayat

(2) diperoleh melalui pelatihan: a. tingkat 1, untuk operator atau pelaksana; b. tingkat 2, untuk penyelia (supervisor) atau komando lapangan (on scene commander); dan c. tingkat 3, untuk manajer atau administrator.

(4) Pelatihan tingkat 1 sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a mencakup materi sekurang-kurangnya terdiri atas:

a. jenis, sifat, dan karakteristik serta prediksi pergerakan tumpahan minyak dan/atau bahan lain;

b. strategi penanggulangan;

- c. keselamatan dan kesehatan kerja;
- d. operasional peralatan penanggulangan;
- e. teknik penanggulangan, dengan cara:
 - 1. mekanik;
 - 2. kimia; dan
 - 3. biologi.
- f. pengangkutan, penyimpanan, dan pembuangan akhir hasil penanggulangan;
- g. pembersihan pantai;
- h. perawatan dan pemeliharaan peralatan;
- i. teknik pengambilan sampel bahan pencemar, air, dan biota;
- J. latihan kering (table top exercise) termasuk latihan komunikasi; dan
- k. latihan penggelaran deployment exercise).

(5) Pelatihan tingkat 2 sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b mencakup materi sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a. jenis, sifat, dan karakteristik serta dampak tumpahan minyak dan/atau bahan lain;
- b. prediksi pecrakan tumpahan minyak dan/atau bahan lain;
- c. kajian tumpahan minyak dan atau bahan lain;
- d. pelokalisiran, perlindungan, dan pengambilan kembali tumpahan minyak dan/atau bahan lain;
- e. penggunaan dispersant;
- f. pembersihan pantai;
- g. keselamatan di lokasi musibah;

- h. pengangkutan, penyimpanan, dan pembuangan hasil penanggulangan;
- i. perencanaan operasional;
- J. pengumpulan bukti dan dokumentasi;
- k. manajemen komando dan pengendalian;
- l. tanggung jawab dan kompensasi;
- m. komunikasi dan informasi;
- n. latihan manajemen musibah;
- o. penghentian operasi penanggulangan dan evaluasi; dan
- p. pemberitaan kepada media dan masyarakat.

(6) Pelatihan tingkat 3 sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf c, mencakup materi sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a. peran dan tanggung jawab administrator atau manajer;
- b. penyebab dan dampak dari pencemaran minyak dan/atau bahan lain;
- c. kebijakan dan strategi penanggulangan;
- d. rencana tanggap darurat;
- e. struktur, tanggung jawab, tugas, fungsi dan tata kerja organisasi operasional;
- f. peraturan nasional dan konvensi internasional serta kerjasama internasional;
- g. manajemen krisis;
- h. pemberitaan kepada media dan masyarakat;
- i. aspek administrasi dan finansial dari penanggulangan pencemaran;
- J. tanggung jawab dan kompensasi; dan

k. kebijakan penghentian operasi! penanggulangan.

(7) Kompetensi personil sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dibuktikan dengan sertifikat keterampilan yang dikeluarkan oleh lembaga dan/ atau badan pelatihan yang telah disetujui oleh Direktur Jenderal.

5) Pasal 8

(1) Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib memiliki personil dengan tingkat kompetensi paling sedikit terdiri atas:

- a. 6 (enam) orang operator atau pelaksana;
- b. 1 (satu) orang penyelia atau komando lapangan; dan
- c. 1 (satu) orang manajer atau administrator

(2) Kewajiban pelabuhan dan unit kegiatan lain untuk memiliki personil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, dapat disediakan oleh perusahaan yang bergerak di bidang penanggulangan pencemaran yang berbadan hukum Indonesia dan/atau koperasi yang telah ditetapkan oleh Direktur Jenderal

(3) Penyediaan personil sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dibuktikan dengan surat perjanjian

(4) Setiap personil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus tersedia di lokasi pelabuhan dan unit kegiatan lain.

6) Pasal 9

(1) Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib memiliki peralatan dan bahan

(2) Peralatan dan bahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit terdiri atas:

- a. Alat pelokalisir (oil boom);
- b. Alat penghisap (skimmer);
- c. Alat penampungan sementara (temporary storage);
- d. Bahan penyerap (sorbent); dan
- e. Bahan pengurai (dispersant)

(3) Untuk mengoperasikan peralatan dan bahan sebagaimana dimaksud pada ayat (b), setiap pelabuhan dan unit kegiatan

lain wajib menyediakan saran mobilitas peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran

7) Pasal 10

(1) Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain harus memiliki alat pelokalisir (oil boom) sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (2) huruf a, paling sedikit 1 1/2 (satu setengah) kali panjang kapal terbesar yang berlabuh di pelabuhan dan/atau unit kegiatan lain

(2) Dalam hal pelabuhan dan/atau unit kegiatan lain dapat melayani lebih dari satu kapal dalam waktu bersamaan untuk melakukan bongkar muat bahan yang dapat menimbulkan pencemaran, harus dilakukan penilaian untuk menentukan panjang minimum alat pelokalisir (oil boom) yang harus dimiliki

8) Pasal 11

Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain harus mempunyai alat penghisap (skimmer) sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (2) huruf b, dengan kapasitas dan jenis sesuai dengan potensi pencemaran minyak dan/atau bahan lain berdasarkan hasil penilaian.

9) Pasal 12

Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain harus mempunyai alat penampung sementara (temporary storage) sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (2) huruf c, paling sedikit sejumlah maksimum potensi pencemaran minyak dan/ atau bahan lain yang dapat dihisap dalam waktu 10 (sepuluh) jam per hari dan/atau berdasarkan hasil penilaian

10) Pasal 13

Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain harus mempunyai bahan penyerap (sorbent) sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (2) huruf d, yang paling sedikit mampu menyerap 10% (sepuluh

persen) dari jumlah maksimum potensi pencemaran minyak dan/atau bahan lain yang dapat terjadi dan/atau berdasarkan hasil penilaian

11) Pasal 14

Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain harus mempunyai bahan penguraian (dispersant) sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (2) huruf c, paling sedikit mampu mengurai 10% (sepuluh persen) dari jumlah maksimum potensi pencemaran minyak dan/atau bahan lain berdasarkan hasil penilaian Latihan

12) Pasal 16

(1) Setiap pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib melaksanakan latihan penanggulangan pencemaran.

c. Permenhub No 29 Tahun 2014 Tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim

Pasal 2

(1) Penyelenggaraan perlindungan lingkungan maritim dilakukan melalui :

- a. Pencegahan dan penanggulangan pencemaran dari pengoperasian kapal; dan
- b. Pencegahan pencemaran dan penanggulangan pencemaran dari kegiatan kepelabuhanan.

(2) Pencegahan pencemaran dari pengoperasian kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan terhadap pencegahan pencemaran dari pengoperasian kapal berbendera Indonesia dan yang bersumber dari barang dan bahan berbahaya yang ada di kapal.

(3) Selain pencegahan pencemaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pencegahan pencemaran lingkungan maritime juga dilakukan terhadap :

- a. Kegiatan pencucian tangki kapal (*tank cleaning*);
- b. Pengangkutan limbah bahan berbahaya dan beracun dengan kapal;
- c. Penutupan kapal (*ship recycling*); dan
- d. Pembuangan limbah di perairan (*dumping*)

d. Permenhub Nomor 39 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Permenhub Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Pencegahan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan

Pasal 4A

- (1) Dalam hal peralatan dan bahan penanggulangan di atas Kapal tidak mampu menanggulangi pencemaran di perairan dan Pelabuhan, nakhoda segera melaporkan kepada Syahbandar terdekat.
- (2) Syahbandar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengoordinasikan penanggulangan pencemaran dengan menggunakan personil, peralatan, dan bahan penanggulangan pencemaran yang tersedia di Pelabuhan.
- (3) Penanggulangan pencemaran dari Kapal di perairan dan Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), dan pemulihan lingkungan akibat pencemaran dari Kapal dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-uridangan.

2. Landasan Teori

a. Transportasi

Menurut Nasution (2008) , transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hubungan ini terlihat tiga hal sebagai berikut:

- 1) Adanya muatan yang diangkut ;
- 2) Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutnya ;
- 3) Ada jalanan yang dapat dilalui ;
- 4) Ada terminal asal dan terminal tujuan ;
- 5) Sumber daya manusia dan organisasi atau yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

b. Pelabuhan

Menurut Triatmodjo (2003) dalam buku Perencanaan Pelabuhan bahwa pelabuhan adalah daerah perairan yang terlindung terhadap

gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal , meliputi dermaga di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran – kran untuk bongkar muat barang , gudang, dan tempat-tempat penyimpanan di mana kapal membongkar muatannya dan gudang-gudang di mana barang-barang disimpan dalam waktu yang lama menunggu barang dikirim ke daerah tujuan.

c. Penumpang

Menurut Damadjati (1995), Penumpang adalah setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut oleh alat angkutan , atas dasar persetujuan dari perusahaan atau badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut.

d. Kendaraan

Menurut Nasution (2008), Kendaraan atau angkutan adalah alat transportasi, sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal hingga ke tujuan.

e. Fasilitas Pelabuhan

Menurut Abubakar (2010),ada beberapa jenis fasilitas pelabuhan, antara lain sebagai berikut :

1) Fasilitas Perairan;

a) Fasilitas Pokok,meliputi :

(1)Alur pelayaran;

(2)Fasilitas sandar Kapal (dermaga), dermaga adalah bangunan yang digunakan sebagai sarana untuk tambat, ada tiga jenis dermaga yang terdapat di pelabuhan penyeberangan, yaitu *Quaywall, Dolphin dan Jetty*;

(3)Fasilitas Bongkar muat;

(4)Perairan tempat labuh;

(5)Kolam pelabuhan;

(6)*Causeway, trestle, catwalk, revetment, fender, breasting dolphin, mooring dolphin dan bolder.*

b) Fasilitas Penunjang Perairan

(1) Perairan untuk pengembangan pelabuhan jangka panjang;

- (2) Perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan Kapal;
 - (3) Perairan untuk tempat uji coba Kapal (percobaan berlayar);
 - (4) Perairan untuk keperluan daratan;
 - (5) Perairan untuk Kapal pemerintah.
- 2) Fasilitas Daratan
- a) Fasilitas pokok, meliputi :
 - (1) Terminal penumpang;
 - (2) Penimbang kendaraan bermuatan;
 - (3) Jalan penumpang keluar/masuk Kapal;
 - (4) Perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa;
 - (5) Fasilitas penyimpanan bahan bakar (*bunker*);
 - (6) Instalasi air, listrik dan telekomunikasi;
 - (7) Fasilitas pemadam kebakaran;
 - (8) Tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke Kapal.
 - b) Fasilitas Penunjang
 - (1) Kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan;
 - (2) Tempat penampungan limbah;
 - (3) Fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan;
 - (4) Areal pengembangan pelabuhan;
 - (5) Fasilitas umum lainnya (Peribadatan, taman, jalur hijau, dan kesehatan) untuk memenuhi kebutuhan penumpang.

f. Pencemaran

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pencemaran adalah proses, cara pembuatan mencemari atau mencemarkan, udara atau lingkungan.

g. Minyak

Menurut Ketaren (1986), Minyak adalah salah satu kelompok yang termasuk dalam golongan lipid yaitu senyawa organik yang terdapat di alam serta tidak larut dalam air.

h. Personil

Menurut Nawawi (2000), Personil adalah potensi manusiawi sebagai penggerak organisasi dalam mewujudkan eksistensinya.

i. *Oily Water Separator*

Menurut Helen Wright (2012), *Oily Water Separator (OWS)* merupakan peralatan di atas kapal yang mana fluida yang tidak saling larut dipisahkan satu sama lainnya karena perbedaan massa jenis (densitas), dalam hal ini fluida yang dimaksud adalah air dan minyak, yang mana berat jenis air lebih besar dari pada berat jenis minyak sehingga proses pemisahan terjadi air akan berada di bagian bawah dan minyak akan berada di bagian atas. Prinsip kerja pemisahan *oily water separator* dilakukan dengan mengubah kecepatan dan arah fluida dari sumur(well), sehingga fluida tersebut dapat terpisah.

C. Kerangka Penelitian

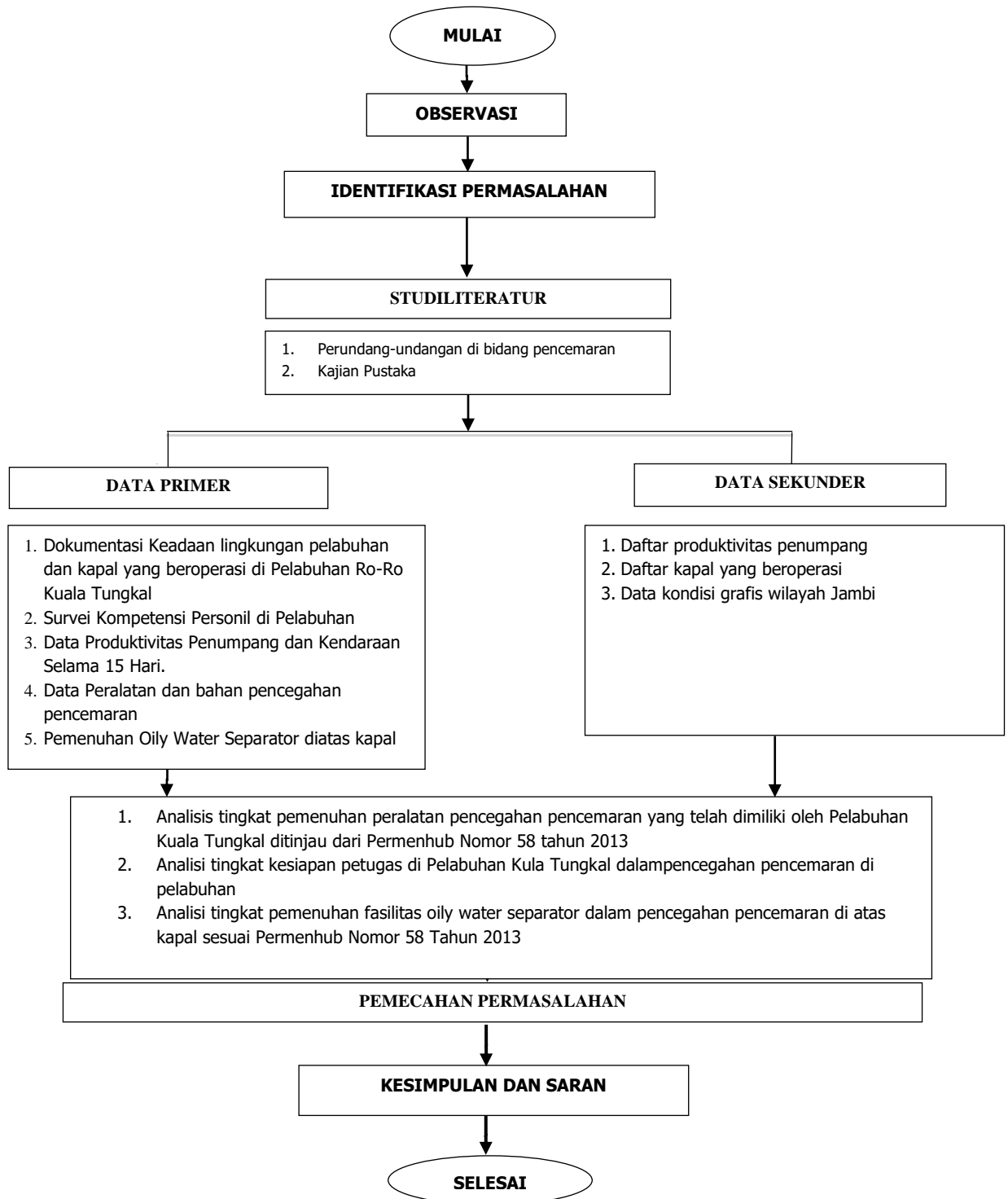
Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah kerangka penelitian. Kerangka penelitian berupa dasar atau rencana yang akan menjadi panduan utama dalam melakukan penelitian dengan berbagai macam metode penelitian, maupun data-data apa saja yang harus diambil serta diolah.

Kerangka penelitian diawali dengan observasi lapangan terlebih dahulu. Hal ini dimaksudkan agar penulis benar-benar mengetahui kondisi sebenarnya yang terjadi di lapangan sebelum penelitian. Lalu pada saat observasi, penulis juga harus mengidentifikasi permasalahan yang ada di lapangan dengan membuat beberapa rumusan masalah.

Setelah itu, penulis mengumpulkan data primer dan sekunder dengan berbagai metode yang dilakukan. Setelah melakukan pengumpulan data, penulis harus melakukan pengolahan serta analisa data yang telah diperoleh.

Hal itu dimaksudkan agar diperoleh pemecahan masalah dan penulis juga dapat memberikan kesimpulan dan saran terkait penelitian tersebut.

Agar tujuan penelitian ini terarah dan mencapai target, maka disusunlah bagan alir pikir penelitian sebagai berikut :



Gambar 3.1 Bagan Alir Penelitian

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian yang akan dilakukan menggunakan metode kualitatif deskriptif. Menurut I Made Winartha (2006:155), metode analisis deksriptif merupakan menganalisis, menggambarkan, dan meringkas berbagai kondisi, situasi dari berbagai data berupa hasil wawancara atau pengamatan mengenai masalah yang diteliti di lapangan.

B. Sumber Data

Sumber data merupakan subjek dari mana data tersebut diperoleh dan memiliki informasi kejelasan tentang bagaimana mengambil data tersebut dan bagaimana data tersebut diolah.

Menurut Suharsimi Arikunto (2013:172), Sumber data dimaksud dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh. Adapun data yang didapat peneliti pada lokasi penelitian sebagai berikut.

Tabel 3.1. Sumber Data Penelitian

No	Jenis Data	Nama Data	Sumber Data
1	Data Primer	Ketersediaan Alat dan bahan pencegahan pencemaran	Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal
		Kompetensi personil di pelabuhan mengenai pencegahan pencemaran	Hasil kuesioner kompetensi personil pelabuhan mengenai pencegahan pencemaran
		Ketersediaan mesin oily water separator diatas kapal	Kapal Penyeberangan Pelabuhan Kuala Tungkal
		Produktivitas 15 hari kendaraan dan penumpang	Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal
2	Data Sekunder	Data produktivitas penumpang dan kendaraan	Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Jambi

No	Jenis Data	Nama Data	Sumber Data
		Daftar Kapal yang beroperasi	Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Jambi
		Data Kondisi Grafis	Badan Pusat Statistik

Sumber : Analisa Peneliti , 2022

C. Metode Pengumpulan Data

1. Metode Observasi

Menurut Riyanto (2010:96), Observasi merupakan metode pengamatan secara langsung dan tidak langsung. Observasi Lapangan adalah pengamatan secara langsung kondisi yang sebenarnya di lapangan yang dilakukan di lokasi studi yaitu Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, untuk mendapatkan gambaran umum kondisi lapangan. Pada kegiatan ini hal-hal yang dilaksanakan adalah mengamati secara visual terhadap situasi yang akan diteliti. Dari hasil pengamatan, dapat disimpulkan masalah yang sedang dihadapi sekarang ini cukup kompleks, dan pada tugas akhir ini peneliti berusaha menganalisa beberapa masalah yang dihadapi sekarang ini yaitu, kesiapan pelabuhan dan angkutan penyeberangan dalam menghadapi pencemaran perairan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan.

2. Metode Wawancara / Interview

Menurut Sugiyono (2009:72), Wawancara merupakan metode pertemuan dua orang untuk bertukar informasi dan ide melalui tanya jawab. Metode wawancara / interview adalah pengumpulan data yang diperoleh dengan mengadakan tanya jawab langsung kepada narasumber yang dapat dipercaya seperti, Operator Kapal, Nahkoda, Pengawasan Pelabuhan dan Operator Pelabuhan. Berikut merupakan narasumber yang diambil dari penelitian ini

Tabel 3.2. Narasumber di Pelabuhan Kuala Tungkal

Nama	Jabatan
Abdi Iskandar Muda	Koordinator Pelabuhan Kuala Tungkal
Slamet Riyadi	Kepala Kamar Mesin KMP Sembilang

Nama	Jabatan
Bas Budi	Kru Kamar Mesin KMP Satria Pratama

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi,2022

3. Metode Kuesioner

Menurut Sugiyono (2017:142) angket atau kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Metode kuesioner atau angket merupakan pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan beberapa pernyataan terkait penelitian yang akan diberikan kepada responden. Dalam hal ini peneliti membuat dua kuesioner yang harus diisi responden dengan pernyataan yang sama untuk menunjukkan kesenjangan antara harapan dan kenyataan.

D. Teknik Analisis Data

Menurut Sugiyono (2010:355), yang dimaksud dengan teknik analisis data merupakan proses mencari data, menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesis, menyusun mana yang penting untuk dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain.

Gap analysis terjadi apabila persepsi apabila persepsi aktual lebih tinggi daripada persepsi yang diharapkan demikian sebaliknya. Dalam penelitian ini peneliti melakukan analisis gap terhadap tiga aspek dimana kondisi sekarang dengan kondisi sesuai aturan memiliki perbedaan yang cukup jauh. Berikut ketiga aspek tersebut diantaranya pemenuhan peralatan, kompetensi personil, dan ketersediaan *OWS* kapal.

BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

1. Kondisi Geografis

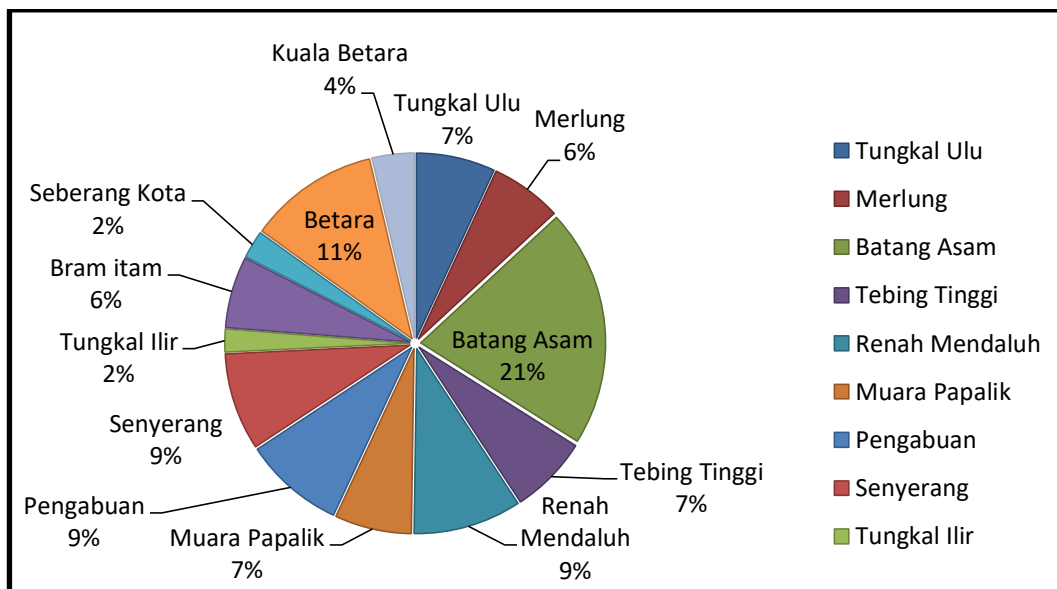
Provinsi Jambi adalah salah satu provinsi yang terdapat di Pulau Sumatra yang memiliki luas 50.160,05 kilometer persegi. Secara geografis, provinsi ini terletak pada 0°45'–2°45' Lintang Selatan dan 101°10'–104°55' Bujur Timur. Provinsi Jambi terbagi menjadi 11 Kabupaten dan Kota, salah satunya yaitu Kabupaten Tanjung Jabung Barat.

Tanjung Jabung Barat adalah salah satu Kabupaten yang terletak di Pesisir Timur Provinsi Jambi, tepatnya antara 0°53' – 01°41' Lintang Selatan dan antara 103°23' – 104°21' Bujur Timur. Luas wilayah keseluruhan adalah seluas 5.009,82 Km². Kabupaten Tanjung Jabung Barat terbagi menjadi 13 Kecamatan.

Tabel 4.1 Luas Wilayah dan Banyaknya Wilayah Administrasi
Menurut Kecamatan

Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Total Area
Tungkal Ulu	Pelabuhan Dagan	345.69
Merlung	Merlung	311.65
Batang Asam	Dusun Kebun	1042.37
Tebing Tinggi	Tebing Tinggi	342.89
Renah Mendaluh	Lubuk Kambing	473.72
Muara Papalik	Rantau Badak	336.38
Pengabuan	Teluk Nilau	440.13
Senyerang	Senyerang	426.63
Tungkal Ilir	Kuala Tungkal	100.31
Bram itam	Bram Itam Kiri	312.66
Seberang Kota	Tungkal V	121.29
Betara	Mekar Jaya	570.21
Kuala Betara	Betara Kiri	185.89
Tanjung Jabung Barat		5 009.82

Sumber : Kabupaten Tanjung Jabung Barat Dalam Angka, 2022



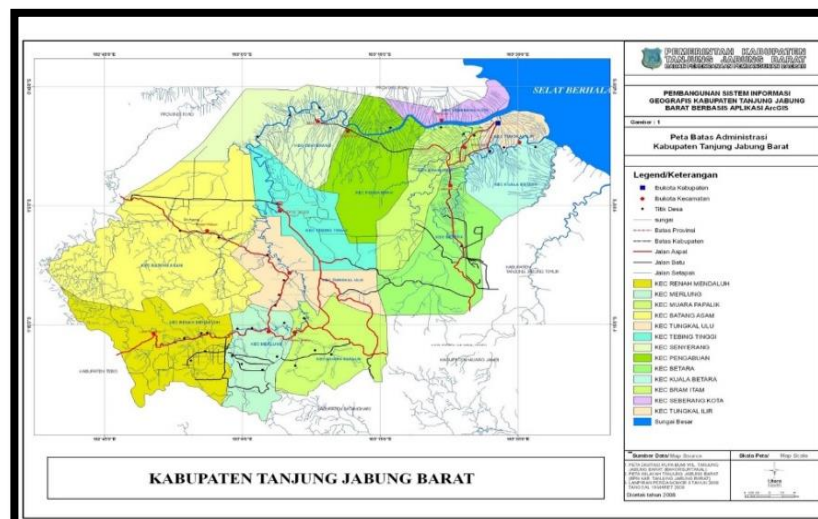
Gambar 4.1 Diagram Luas Wilayah Administrasi Kecamatan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat

Sumber : Analisa Penulis

2. Batas Administrasi

Sesuai dengan UU RI No. 54 Tahun 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Tanjung Jabung Barat dan Tanjung Jabung Timur yang sebelumnya merupakan Kabupaten Tanjung Jabung maka wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Barat yang tersisa memiliki perbatasan sebagai berikut:

- a. Sebelah Utara : Provinsi Riau
- b. Sebelah Selatan : Kabupaten Batanghari
- c. Sebelah Barat : Kabupaten Batanghari dan Kabupaten Tebo
- d. Sebelah Timur : Selat Berhala dan Kabupaten Tanjung Jabung Timur



Gambar 4.2 Peta Administrasi Kabupaten Tanjung Jabung Barat

Sumber : Kabupaten Tanjung Jabung Barat Dalam Angka 2022

3. Kependudukan

Penduduk Kabupaten Tanjung Jabung Barat tahun 2021 berjumlah 320.606 jiwa yang tersebar sebanyak 13 kecamatan. Dari 13 kecamatan, kecamatan Tungkai Ilir yang mempunyai kepadatan penduduk terbesar yaitu 73.056 jiwa.

Tabel 4.2 Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat, Tahun 2021

No	Kecamatan	Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun
		(Jiwa)	2020-2021 (%)
	2	3	4
1	Tungkai Ulu	14.674	0,79
2	Merlung	16.232	0,17
3	Batang Asam	33.309	2,04
4	Tebing Tinggi	36.316	0,18
5	Renah Mendaluh	15.485	1,57
6	Muara Papalik	10.848	0,12
7	Pengabuan	25.644	0,38
8	Senyerang	24.357	0,33
9	Tungkai Ilir	73.056	0,27

No	Kecamatan	Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020-2021
		(Jiwa)	(%)
	2	3	4
10	Bram itam	18.678	1,36
11	Seberang Kota	8.858	0,29
12	Betara	29.652	1,21
13	Kuala Betara	13.497	1,53
	Tanjung Jabung Barat	320.606	0,73

Sumber : Kabupaten Tanjung Jabung Barat Dalam Angka, 2022

Dari tabel di atas dapat diketahui jumlah penduduk terbanyak terdapat di kecamatan Tungkal Ilir dengan jumlah penduduk mencapai 73.056 jiwa dari 320.4606 jiwa jumlah keseluruhan penduduk di Kabupaten Tanjung Jabung Barat. Sedangkan untuk kecamatan dengan laju pertumbuhan penduduk terbanyak ialah kecamatan Batang Asam dengan laju pertumbuhan 2,04%.

4. Komoditas Daerah

a. Pertanian

Pertanian adalah kegiatan pemanfaatan sumber daya hayati yang dilakukan manusia untuk menghasilkan bahan pangan, bahan baku industri atau sumber energi, serta untuk mengelola lingkungan hidupnya. Hasil pertanian yang terdapat di Kabupaten Tanjung Jabung Barat yaitu tanaman pangan, sayuran dan buah-buahan.

Hasil Komoditas tanaman pangan berupa padi di tahun 2021 sebesar 32.611 ton. Hasil produksi sayuran dan buah-buahan yang paling banyak di Kabupaten Tanjung Jabung Barat adalah cabai besar yang mencapai 2.175 ton dan cabai rawit yang mencapai 1.710 ton. Terdapat sekitar dua belas jenis sayuran dan buah-buahan diantaranya yakni cabai rawit, cabai besar, cabai rawit, bayam, buncis, kacang panjang, kangkung, ketimun, terong, tomat, melon dan semangka.

b. Perkebunan

Perkebunan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat pada umumnya adalah perkebunan rakyat. Produksi perkebunan rakyat yang terbesar

adalah kelapa sawit dan kelapa dalam. Produksi kelapa sawit dan kelapa dalam di Kabupaten Tanjung Jabung Barat tahun 2021 adalah sebesar 159.462 ton dan 53.687 ton.

Bentuk produksi perkebunan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat adalah: karet kering (karet), daun kering (teh dan tembakau), biji kering (kopi dan coklat), kulit kering (kayu manis dan kina), serat kering (ramil), bunga kering (cengkeh), refined sugar (tebu dari perkebunan besar), gula mangkok (tebu dari perkebunan rakyat), ekivalen kopra (kopra), biji dan bunga (pala) serta minyak daun (sereh)

c. Peternakan

Populasi ternak di Kabupaten Tanjung Jabung Barat pada tahun 2021 adalah sebagai berikut: sapi sebanyak 8.778 ekor, kerbau sebanyak 722 ekor, kambing sebanyak 46.612 ekor, domba sebanyak 791 ekor dan babi sebanyak 132 ekor. Populasi ternak di Kabupaten Tanjung Jabung Barat mayoritas adalah jenis unggas, yakni mencapai 242.737 ekor pada tahun 2021.

d. Perikanan

Produksi perikanan di Kabupaten Tanjung Barat pada tahun 2021 tercatat mencapai 135.592,88 ton dengan lebih dari 99% produksi perikanan merupakan produksi perikanan laut sebesar 134.236,95 ton dan 1.355,93 ton produksi perikanan darat.

e. Industri

Sektor industri merupakan sektor utama dalam perekonomian Indonesia. Industri manufaktur dikelompokkan ke dalam 4 golongan berdasarkan banyaknya pekerja, yaitu industri besar (100 orang pekerja atau lebih), industri sedang/menengah (2-99 orang pekerja), industri kecil (5-19 orang pekerja) dan industri mikro (1-4 orang pekerja). Untuk industri di Kabupaten Tanjung Jabung Barat masih kebanyakan industri kecil dan menengah. Karena industri di daerah tersebut masih kebanyakan menggunakan cara tradisional dan bersifat kekeluargaan/kerabat.

f. Perdagangan

Sektor perdagangan merupakan sektor yang sangat penting didalam perputaran roda perekonomian di suatu wilayah. Sektor ini sangat dipengaruhi oleh tingkat suplai dan permintaan (*demand*). Perkembangan sektor perdagangan dapat tercermin dari salah satu indikator, yaitu banyaknya Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) yang diterbitkan. Jumlah perdagangan di Kabupaten Tanjung Jabung Barat terdapat 1347 warung, 141 Kios, 74 Pasar Kota/Urban Market, dan 3521 Toko/Store.

g. Energi

Listrik merupakan salah satu infrastruktur penting yang dibutuhkan dalam mendorong pembangunan ekonomi dan masyarakat tak bisa lepas dari kebutuhan listrik untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Berdasarkan data yang diperoleh dari Kantor Cabang PLN Kuala Tungkal, jumlah pelanggan listrik meningkat dari tahun ke tahun. Hal ini terjadi karena listrik telah menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari kehidupan sehari-hari. Selain listrik, tersedianya air bersih yang layak pakai merupakan salah satu hak yang seharusnya diterima oleh masyarakat.

Di Kabupaten Tanjung Barat jumlah pelanggan air PDAM adalah sebanyak 10.354 pelanggan, dengan jumlah pelanggan terbanyak berada di Kecamatan Tungkal Ilir yaitu sebanyak 5.783 pelanggan. Air yang disalurkan oleh PDAM di tahun 2021 adalah sebesar 3.645.298 m³. Air paling banyak didistribusikan ke Tungkal Ilir sebesar 2.487.997 m³.

5. Sarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Sarana transportasi yang terdapat pada angkutan penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal yaitu 3 kapal tipe Ro-Ro, dengan 1 kapal yang dikelola oleh PT. Jembatan Nusantara Cabang Batam dan 2 kapal yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batam.

Adapun karakteristik kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal adalah sebagai berikut :

a) KMP. Satria Pratama

KMP. Satria Pratama merupakan kapal *Ro-ro* yang dikelola oleh PT. Jembatan Nusantara dengan 1026 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 600 orang dan kendaraan sebanyak 48 unit kendaraan campuran.



Gambar 4.3 KMP. Satria Pratama

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Tabel 4.3 *Ship Particular* KMP. Satria Pratama

URAIAN	KETERANGAN
(1)	(2)
Nama Kapal	KMP SATRIA PRATAMA
Call Sign/Panggilan	YFLU
Pemlik Kapal	PT. Jembatan Nusantara
Bendera Kebangsaan	Indonesia
Tempat Pembuatan	Jakarta
Galangan Pembuatan Kapal	Katsura Dockyard
Tahun Pembuatan	1992
Konstruksi Kapal	Baja
Penggunaan	Ferry
Type Kapal	Ro-Ro
Klasifikasi	BKI
Surat Ukur Internasional	Tetap
Tanda Selar	GT. 1026 No. 379 GA
Tempat Pendaftaran	Semarang

URAIAN	KETERANGAN
Ukuran Utama	
Panjang Seluruhnya	49,85 M
Panjang Garis Akhir	46,53 M
Lebar	13,20 M
Depth	3,8 M
Draft	2,51 M
Isi Kotor	1026/308
Mesin Utama	
Merk	Niigata
Type	6 L 25 BX
Tenaga Kuda/PK	2 x 1200 HP
Jumlah Mesin	2 (Dua) Unit
RPM	590
Kecepatan Rata-rata	10 Knot
Mesin Bantu I	
Merk	Mitsubishi
Type	6D 20-OA
Jumlah Mesin	1 Unit
Tenaga Kuda/PK	163 HP
Mesin Bantu II	
Merk	Mitsubishi
Type	6D40-TI
Jumlah Mesin	1 Unit
Tenaga Kuda/PK	350
Kapasitas Tangki	
Tangki Bahan Bakar	30 KL
Tangki Air Tawar	20 KL
Tangki ballast	80 KL
Kapasitas Muat	
Pasenger First Class (Chair)	100 Orang
Pasenger Second Class (Chair)	300 Orang
Pasenger Deck	200 Orang
Pasenger Total	600 Orang
Jumlah Kendaraan Besar	18 Unit
Jumlah Kendaraan Kecil	30 Unit

Sumber : PT.Jembatan Nusantara, 2022

b) KMP. Senangin

KMP. Senangin dikelola oleh PT. ASDP Persero Cabang Batam dengan 560 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 194 orang dan kendaraan sebanyak 19 unit kendaraan campuran.



Gambar 4.4 KMP. Senangin

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Tabel 4.4 *Ship Particular* KMP. Senangin

URAIAN	KETERANGAN
Nama Kapal	KMP SENANGIN
Call Sign/Panggilan	PMXJ
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro/560 GT
Type Kapal/NRT	168. T
Pemilik	DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DITJEN PERHUBUNGAN DARAT
Operator	PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)
Galangan Pembuatan	PT. Bayu Bahari Sentosa
Tahun Pembuatan	2006
Klasifikasi Kapal	BKI
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 Meter
Panjang (LBP)	40,15 Meter

URAIAN	KETERANGAN
Lebar (B)	12,00 Meter
Tinggi (H)	3,20 Meter
Car Deck Haluan	3,4 Meter
Kecepatan Kapal	11 Knot
Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Yanmar 6A YM-ETE/2X 829 HP
Mesin Bantu/Daya	Perkins 6TG2AM/2X 124 HP
Kapasitas Muat	
Awak Kapal	18 Orang
Jumlah Penumpang	Kelas VIP : 40 Orang Kelas Ekonomi I : 98 Orang Kelas Ekonomi II : 31 Orang Kelas Tatami : 25 Orang Total Kapasitas : 194 Orang
Kendaraan	12 Truk 7 Sedan
Kapasitas Tangki	
Tangki Bahan Bakar	Tangki Induk : 90 Ton
Tangki Air Tawar	120 Ton
Tangki Ballas Depan	Haluan : 40 Ton Tengah : N/A Ton Buritan : 40 Ton
Pintu Rampa	
Pintu Rampa Haluan	Panjang : 6 Meter Lebar : 6 Meter
Pintu Rampa Buritan	Panjang : 6 Meter Lebar : 6 Meter

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero),2022

c) KMP. Sembilang

KMP. Sembilang dikelola oleh PT. ASDP Persero Cabang Batam dengan 560 GT dan kapasitas angkut penumpang sebanyak 222 orang dan kendaraan sebanyak 19 unit kendaraan campuran.



Gambar 4.5 KMP. Sembilang

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Tabel 4.5 Ship Particular KMP. Sembilang

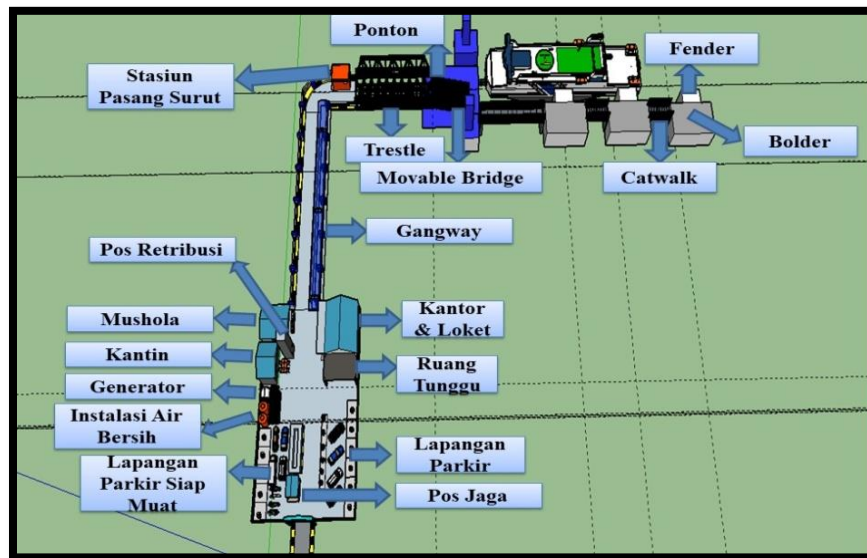
URAIAN	KETERANGAN
Nama Kapal	KMP SEMBILANG
Call Sign/Panggilan	POGK
Type Kapal/GRT	Ferry Ro-Ro/560 GT
Type Kapal/NRT	168. T
Pemilik	DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DITJEN PERHUBUNGAN DARAT
Operator	PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO)
Galangan Pembuatan	PT. Bayu Bahari Sentosa
Tahun Pembuatan	2008
Klasifikasi Kapal	BKI
Ukuran	
Panjang Seluruh (LOA)	45,50 Meter
Panjang (LBP)	40,7 Meter
Lebar (B)	12,00 Meter
Tinggi (H)	2,14 Meter
Car Deck Haluan	3,4 Meter
Kecepatan Kapal	11 Knot
Permesinan	
Mesin Utama/Daya	Yanmar 6A YM-ETE/2X 829 HP
Mesin Bantu/Daya	Perkins 6TGAM/2X 1641 HP
Kapasitas Muat	

URAIAN	KETERANGAN
Awak Kapal	17 Orang
Jumlah Penumpang	Kelas VIP : 40 Orang Kelas Ekonomi I : 98 Orang Kelas Ekonomi II : 43 Orang Kelas Tatami : 41 Orang Total Kapasitas : 222 Orang
Kendaraan	13 Truk 6 Sedan
Kapasitas Tangki	
Tangki Bahan Bakar	Tangki Induk : 50 Ton
Tangki Air Tawar	120 Ton
Tangki Ballas Depan	Haluan : 20 Ton Tengah : N/A Ton Buritan : 20 Ton
Pintu Rampa	
Pintu Rampa Haluan	Panjang : 6 Meter Lebar : 6 Meter
Pintu Rampa Buritan	Panjang : 6 Meter Lebar : 6 Meter

Sumber : PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero),2022

6. Prasarana Transportasi Sungai, Danau dan Penyeberangan

Prasarana merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu kegiatan yang berfungsi untuk menambah kelancaran arus penumpang bagi pengguna jasa transportasi tersebut. Prasarana memiliki peran yang vital dan tidak bias dilepaskan dari unsur pelabuhan itu sendiri Untuk menunjang kelancaran kegiatan transportasi terutama pada Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal di Kabupaten Tanjung Jabung Barat, maka pihak pengelola pelabuhan menyediakan prasarana untuk aktivitas penyeberangan.



Gambar 4.6 Layout Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal

Sumber: Tim PKL Jambi, 2022

A. Fasilitas di Pelabuhan

a) Fasilitas sisi daratan

Berupa fasilitas yang tersedia bagi penumpang atau pengguna jasa untuk mempermudah kegiatan di pelabuhan. Beberapa prasarana di pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal sebagai berikut :

1) Ruang Tunggu

Ruang tunggu merupakan tempat penumpang menunggu atau beristirahat sementara dalam menunggu kedatangan kapal untuk menyeberang setelah membeli tiket di loket-loket yang tersedia. Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal memiliki 2 ruang tunggu secara terpisah. Yaitu ruang tunggu dalam/*indoor* dan ruang tunggu luar/*outdoor*



Gambar 4.7 Ruang Tunggu Outdoor

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)



Gambar 4.8 Ruang Tunggu Indoor

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

2) *Gangway*

Gangway merupakan jalan khusus penumpang pejalan kaki untuk dapat menaiki kapal, gangway ini berfungsi untuk memisahkan jalan masuk penumpang dan kendaraan agar memudahkan operasional pelabuhan dan untuk keamanan penumpang sendiri



Gambar 4.9 *Gangway*

3) Kantor Administrasi

Kantor/Ruang Administrasi digunakan sebagai tempat untuk mendukung kelancaran kegiatan kepelabuhanan terutama sektor pemerintahan dan manajemen administrasi di pelabuhan.

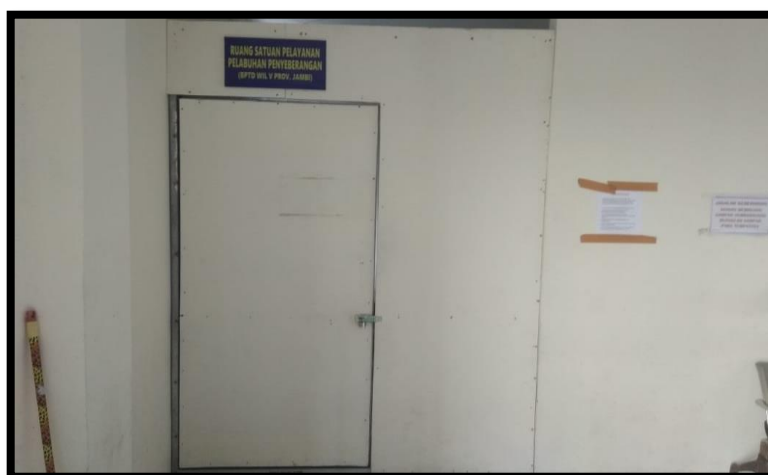


Gambar 4.10 Kantor

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

4) Ruang Satuan Pelayanan

Ruang Satuan Pelayanan dulunya merupakan sebuah ruangan bagi Korsatpel Kuala Tungkal sebagai koordinator pelabuhan dan sekarang tidak dipakai lagi dikarenakan perubahan status pelabuhan dari satuan kerja menjadi wilayah kerja



Gambar 4.11 Ruang Satuan Pelayanan

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

5) Pos Penjagaan

Pos penjagaan biasanya diisi oleh petugas pelabuhan yang sedang melakukan dinas jaga maupun menjaga keamanan di pelabuhan. Untuk existing sekarang pos penjagaan sekaligus menjadi loket kendaraan. Hal itu membuat fasilitas pos tersebut belum difungsikan sebagaimana mestinya.



Gambar 4.12 Pos Penjagaan

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

6) Kantin

Kantin berupa fasilitas yang menjual makanan, minuman di pelabuhan



Gambar 4.13 Kantin

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

7) Pos Retribusi

Pos retribusi berfungsi untuk memeriksa tiket penumpang, baik pejalan kaki, maupun pembawa kendaraan



Gambar 4.14 Pos Retribusi

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

8) Gedung Locket

Locket berfungsi sebagai tempat membeli tiket sebelum naik ke kapal, baik penumpang maupun kendaraan



Gambar 4.15 Gedung Locket Penumpang

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)



Gambar 4.16 Gedung Loker Kendaraan
Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

9) Musholla

Musholla adalah fasilitas di pelabuhan berfungsi sebagai tempat untuk shalat di pelabuhan dimana terdapat kekurangan, yaitu kondisi yang panas dan sedikit berbau.



Gambar 4.17 Musholla
Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

10) Toilet

Toilet di Pelabuhan sudah terlihat dan bersih akan tetapi berbau. Selain itu toilet laki-laki dan perempuan yang tidak dipisah dapat mengganggu kenyamanan pengguna kendaraan



Gambar 4.18 Toilet

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

11) Instalasi Air

Instalasi air berfungsi sebagai penampungan air bersih untuk menunjang aktivitas di pelabuhan.



Gambar 4.19 Instalasi Air

Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

12) Instalasi Listrik

Instalasi listrik di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal terdapat rumah genset apabila terjadi pemadaman listrik di pelabuhan.

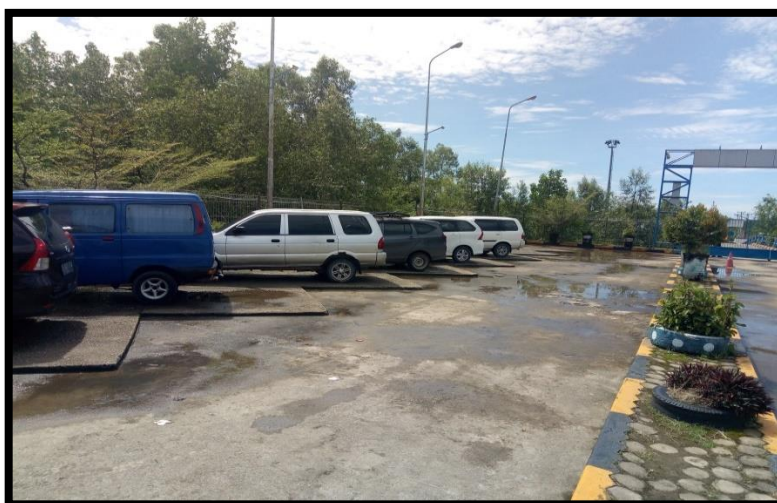


Gambar 4.20 Instalasi Listrik

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

13) Lapangan Parkir

Lapangan parkir di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal ditujukan bagi petugas pelabuhan, tamu, maupun instansi yang membantu aktivitas di pelabuhan. Akan tetapi sering terjadi kemacetan di trestle karena penumpukan kendaraan anatr/jemput di lapangan parkir.

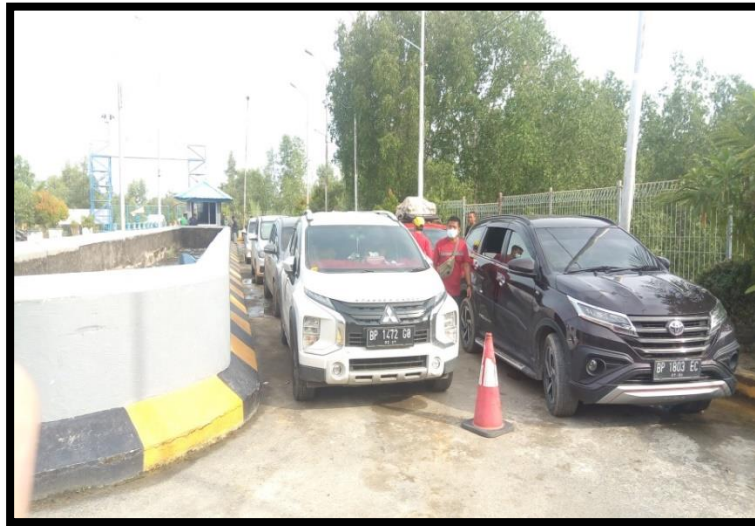


Gambar 4.21 Lapangan Parkir

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

14) Lapangan Parkir Siap Muat

Lapangan parkir siap muat ditujukan bagi kendaraan yang sudah membeli tiket dan menunggu untuk naik ke kapal.



Gambar 4.22 Lapangan Parkir Siap Muat

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

15) Ruang X-Ray

Ruangan ini ditujukan untuk pemeriksaan barang dari penumpang sebelum naik ke kapal



Gambar 4.23 Ruang X-Ray

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

16) Stasiun Pasang Surut

Stasiun ini berfungsi untuk memantau kondisi pasang surut perairan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal. Di dekat stasiun tersebut terdapat alat ukur Sarat Tinggi Air (STA) untuk mengukur pasang surut perairan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal.



Gambar 4.24 Stasiun Pasang Surut

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)



Gambar 4.25 Alat Ukur STA

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

17) Marine Automatic Weather Station (MAWS)

Merupakan fasilitas pendukung dari Badan Meteorologi Klimatologi Geofisika (BMKG) yang berfungsi untuk memantau kondisi cuaca dan angin secara otomatis di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal



Gambar 4.26 Marine Automatic Weather Station

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Tabel 4.6 Karakteristik Fasilitas Sisi Daratan

Jenis	Fasilitas Sisi Daratan		
	Ukuran		
	Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m ²)
Ruang Tunggu Penumpang (<i>indoor</i>)	8,31	6,49	53,93 m ²
Ruang Tunggu Penumpang (<i>outdoor</i>)	15,45	11,33	175,05 m ²
Gangway/Jalan Penumpang	400	0,85	340 m ²
Gedung Kantor	6,50	5	32,50 m ²
Ruang Satuan Pelayanan	6,50	2,5	16,25 m ²
Pos Penjagaan	2,23	2,14	4,77 m ²
Kantin	6,43	3,46	22,24 m ²
Stasiun Pasang Surut	2,30	2,10	4,83 m ²
Mushola	4,65	4,38	20,83 m ²
Pos Retribusi	2,60	2,52	6,55 m ²
Toilet 1 (Samping kantor)	2,60	2,10	5,46 m ²

Jenis	Fasilitas Sisi Daratan		
	Ukuran		
	Panjang (m)	Lebar (m)	Luas (m ²)
Toilet 2 (Dekat mushola)	1,93	2,87	5,54 m ²
Toilet 3 (Di belakang Kantin)	1,9	1,53	2,91 m ²
Lapangan Parkir Siap Muat	36,50	6,30	229,95 m ²
Lapangan Parkir	36,50	15,40	562,10 m ²
Rumah <i>Genset</i>	3,48	2,36	8,21 m ²
Ruang <i>X-Ray</i>	13,55	9	121,95 m ²
Gedung Locket Penumpang	6,53	2,5	16,32 m ²
<i>Marine Automatic Weather Station</i>	1,80	0,89	1,6 m ²

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

b) Fasilitas Sisi Perairan

Berupa fasilitas yang disediakan untuk menunjang kegiatan di pelabuhan. Terutama, yang berkaitan dengan aktivitas sandar kapal dan bongkar muat penumpang maupun barang. Fasilitas sisi perairan merupakan fasilitas vital demi menunjang kegiatan sandar dan bongkar muat. Berikut adalah daftar fasilitas sisi perairan yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal.

1) *Trestle*

Trestle berupa jalan/akses dari dermaga menuju darat, digunakan di pelabuhan yang perairannya dangkal di garis pantai, untuk mencapai kedalaman perairan tertentu. *Trestle* di Pelabuhan Kuala Tungkal memiliki ukuran 425,55 m x 6,50 m



Gambar 4.27 *Trestle*

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

2) *Ponton*

Ponton digunakan untuk mengantisipasi air pasang surut laut, sehingga posisi kapal dengan dermaga selalu sama, kemudian antara ponton dengan dermaga dihubungkan dengan suatu landasan/jembatan yang flexibel ke darat yang bisa mengakomodasi pasang surut laut. Ponton di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal memiliki luasan 160 m².



Gambar 4.28 *Ponton*

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

3) *Catwalk*

Catwalk berupa fasilitas jembatan yang menghubungkan dermaga untuk menuju *breasting dolphin* / *mooring dolphin* yang digunakan petugas kapal untuk mengikat maupun melepas tali tambat pada saat kapal sandar maupun akan berlayar. *Catwalk* di Pelabuhan Kuala Tungkal memiliki ukuran 54 m x 0,5 m.



Gambar 4.29 *Catwalk*

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

4) *Fender*

Fender berupa fasilitas berbentuk bantalan yang berfungsi untuk menyerap energi benturan dari kapal pada saat sandar maupun olah gerak untuk mempertahankan fondasi dermaga agar tak bergoyang dan rusak. Di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal memiliki 4 buah fender yang keseluruhannya dalam kondisi rusak dan posisi tergantung di *breasting dolphin / mooring dolphin*



Gambar 4.30 *Fender*

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

5) *Bolder*

Bolder merupakan fasilitas yang berfungsi sebagai tempat untuk mengikat tali kapal pada saat sandar di dermaga.



Gambar 4.31 *Bolder*

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

6) *Mooring Dolphin*

Biasa disingkat MD. Mooring Dolphin tidak digunakan untuk menahan benturan tetapi hanya sebagai tempat tambat kapal.



Gambar 4.32 *Mooring Dolphin*

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

7) *Breasting Dolphin*

Breasting Dolphin adalah tempat ditancapkannya bolder dan dilengkapi dengan fender untuk merdam benturan kapal pada dolphin. Oleh karena itu konstruksi dolphin harus cukup kuat untuk

menahan beban pada saat kapal merapat atau kapal digoyang oleh arus atau ombak.



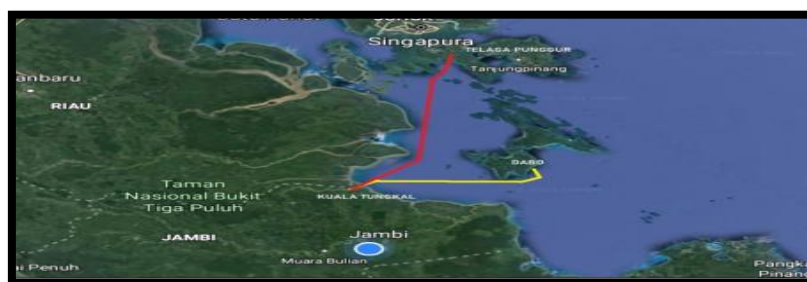
Gambar 4.33 *Breasting Dolphin*

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

B. Alur

Alur pelayaran merupakan suatu prasarana penunjang bagi terselenggaranya angkutan perairan daratan khususnya pada penyelenggaraan angkutan penyeberangan yang ada di Pelabuhan Penyeberangan lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur dan lintasan Kuala Tungkal – Dabo Singkep.

Alur Pelayaran berfungsi sebagai area lintasan kapal yang akan masuk dan keluar dari kolam pelabuhan. Berikut ini adalah peta alur pelayaran angkutan penyeberangan di lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur Batam dan lintasan Kuala Tungkal – Dabo Singkep ditunjukkan pada gambar 4.34 :



Gambar 4.34 Trayek Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal

Sumber: Google Earth, 2022

Tabel 4.7 Daftar Lintasan dan Kapal yang Beroperasi di Pelabuhan
Penyeberangan Kuala Tungkal

NO.	Nama Kapal	Lintasan	Waktu Tempuh (Jam)	Jarak Tempuh (Mil Laut)
1.	KMP. Satria Pratama	Kuala Tungkal - Telaga Punggur	14	140
2.	KMP. Sembilang	Kuala Tungkal - Telaga Punggur	14	140
3.	KMP. Senangin	Kuala Tungkal - Dabo Singkep	9	92

Sumber: PKL Jambi 2022

Jarak tempuh lintasan Kuala Tungkal – Telaga Punggur ditempuh dalam waktu 14 jam dan lintasan Kuala Tungkal – Dabo Singkep ditempuh dalam waktu 9 jam.

7. Instansi Pembina Transportasi

Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi berperan sebagai regulator dan melakukan pengawasan terhadap berlangsungnya transportasi darat di Provinsi Jambi. Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat berperan sebagai operator pelabuhan yang berperan dalam mengelola berlangsungnya kegiatan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal, serta PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Batam dan PT. Jembatan Nusantara Cabang Batam yang berperan sebagai operator kapal yang menyediakan sarana kapal untuk melayani penyeberangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal. Baik lintasan komersial maupun perintis

a) BPTD

Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) adalah instansi di Kementerian Perhubungan yang berperan sebagai regulator dan mengawasi kinerja transportasi darat. Kinerja angkutan penyeberangan di Kuala Tungkal diawasi oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah V Provinsi Jambi

a. Kepala BPTD

Kepala BPTD mempunyai tugas menyampaikan laporan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat mengenai hasil pelaksanaan tugas dan fungsi BPTD secara berkalan atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan. Kepala BPTD harus menyusun analisis jabatan, peta jabatan, analisis beban kerja, uraian tugas, standar kompetensi jabatan, dan evaluasi jabatan terhadap seluruh jabatan di lingkungan BPTD

b. Sub Bagian Tata Usaha

Sub bagian Tata Usaha bertugas melakukan penyusunan bahan rencana, program dan anggaran, urusan tata usaha, rumah tangga, kepegawaian, keuangan, hukum, dan hubungan masyarakat, serta evaluasi dan pelaporan

c. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Jalan

Seksi sarana dan prasarana transportasi jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang tipe A, terminal barang, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB), pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan, serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.

d. Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Seksi lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan nasional, pengawasan angkutan orang lintas batas Negara dan/atau antar Kota antar Provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, dan angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.

e. Seksi Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan Perintis

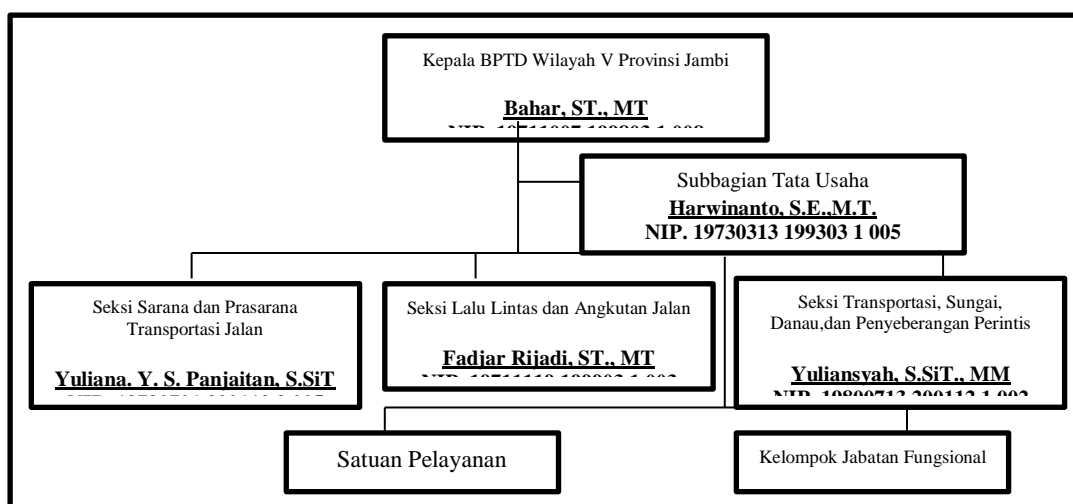
Seksi transportasi sungai, danau, dan penyeberangan perintis mempunyai tugas melakukan penyusunan bahan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan penyeberangan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan, pengusulan dan pemantaun tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

f. Kelompok Jabatan Fungsional.

Kelompok Jabatan fungsional mempunyai tugas melakukan kegiatan sesuai dengan jabatan fungsional masing-masing berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

g. Satuan Pelayanan

Satuan Pelayanan merupakan satuan tugas yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala BPTD, serta melaksanakan tugas berdasarkan penugasan yang diberikan oleh Kepala BPTD.



Sumber : BPTD Wilayah V Provinsi Jambi

b) Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat

Dinas Perhubungan Kabupaten Tanjung Jabung Barat berperan sebagai operator Pelabuhan Penyebrangan Kuala Tungkal yang dimonitori oleh Badan Pengelola Transportasi Darat Wilayah Provinsi Jambi.

a. Kepala Dinas

Dinas Perhubungan, Informatika dan Komunikasi dipimpin oleh Kepala Dinas yang Berada dibawah Sekretaris Daerah dan bertanggung jawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah. Fungsi Kepala Dinas:

- 1) Menyusun rencana strategis dan akuntabilitas dilingkungan dinas;
- 2) Merumuskan kebijakan dan petunjuk teknis operasional dilingkungan dinas;
- 3) Menyelenggarakan urusan pemerintah dan pelayanan umum di bidang Perhubungan Darat, Perhubungan Laut, Sungai dan Penyebrangan serta Bidang Informatika dan Komunikasi;
- 4) Melaksanakan pembinaan dan pengawasan unit pelayanan teknis dinas;
- 5) Melaksanakan tugas dinas lain yang diberikan atasan, berkoordinasi dengan instansi terkait dalam pelaksanaannya

b. Sekretaris

Sekretaris mempunyai tugas memberikan pelayanan teknis dan administrasi kepada seluruh unit kerja di lingkungan dinas perhubungan. Fungsi Sekretaris:

- 1) Koordinasi penyusunan rencana, program, anggaran dan pelaporan;
- 2) Pembinaan dan penyelenggaraan urusan umum dan keuangan meliputi: ketatausahaan, kepegawaian, penatausahaan asset dan perlengkapan, kerja sama, hubungan masyarakat, kearsipan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi dan tindak lanjut LHP;
- 3) Koordinasi dan penyusunan peraturan perundang – undangan;
- 4) Pengelolaan barang milik/kekayaan negara; dan

- 5) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugas dan fungsinya.

c. Kepala Sub Bagian Umum dan Keuangan

Kepala Sub Bagian Umum dan Keuangan mempunyai tugas melaksanakan urusan kepegawaian, ketatausahaan, penatausahaan asset, kerja sama, kehumasan, ketatalaksanaan, dan keuangan. Fungsi Kepala Sub Bagian Umum dan Keuangan:

- 1) Melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan lingkup umum dan keuangan;
- 2) Melakukan penyiapan bahan petunjuk teknis lingkup administrasi kepegawaian yang meliputi kegiatan penyiapan bahan penyusunan rencana mutasi, promosi, kesepakatan, cuti, disiplin, pengembangan pegawai dan kesejahteraan pegawai;
- 3) Melakukan penyiapan bahan petunjuk teknis pengelolaan ketatausahaan yang meliputi pengelolaan administrasi surat menyurat, tata naskah dinas, dan penataan kearsipan;
- 4) Melakukan penyiapan bahan petunjuk teknis lingkup administrasi keuangan yang meliputi kegiatan pengelolaan dan pengendalian keuangan, perbendaharaan, akuntansi, verifikasi, dan tindak lanjut Laporan Hasil Pemeriksaan (LHP);
- 5) Melakukan pengelolaan dan penyusunan laporan administrasi kepegawaian, ketatausahaan, peraturan perundang – undangan, tatalaksana dan hubungan masyarakat;
- 6) Melakukan pengelolaan administrasi keuangan meliputi kegiatan urusan gaji pegawai, pengendalian keuangan, pengujian dan penerbitan Surat Perintah Membayar (SPM), perbendaharaan, akuntansi, verifikasi, tindak lanjut LHP serta penyusunan Laporan Keuangan;
- 7) Melakukan pemeliharaan dan pengelolaan asset dan perlengkapan, pengelolaan inventaris barang milik negara dan penyusunan laporan aset;

- 8) Melakukan penyiapan bahan evaluasi dan laporan administrasi keuangan;
 - 9) Melakukan penyiapan bahan koordinasi dengan unit kerja/intansi terkait sesuai lingkup tugas; dan
 - 10) Melakukan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugasnya.
- d. Kepala Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan Program

Kepala Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan Program mempunyai tugas melaksanakan perencanaan, evaluasi dan pelaporan program. Fungsi Kepala Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan Program:

- 1) Melakukan penyiapan bahan perumusan kebijakan lingkup perencanaan, evaluasi dan pelaporan program;
- 2) Melakukan penyiapan bahan petunjuk teknis lingkup penyiapan bahan penyusunan rencana anggaran, koordinasi penyusunan program dan anggaran;
- 3) Melakukan penyiapan dan pengumpulan bahan dari bidang-bidang untuk bahan rumusan kebijakan teknis dan operasional rencana kerja;
- 4) Melakukan penghimpunan, pengolahan dan penyiapan bahan evaluasi dan penilaian kinerja;
- 5) Melakukan penyiapan bahan koordinasi perencanaan dan anggaran meliputi anggaran APBD, APBN, PHLN baik kabupaten, provinsi dan pusat secara lintas program;
- 6) Melakukan penyusunan Laporan Kinerja (LKJ), Rencana Strategis (Renstra), Rencana Kerja (Renja), Perjanjian Kinerja (PK), Indikator Kinerja Utama (IKU) dan Laporan Penyelenggaraan Pemerintah Daerah (LPPD); dan
- 7) Melakukan tugas lainnya yang diberikan oleh atasan sesuai dengan tugasnya.

e. Kepala Bidang Perhubungan Darat

Kepala Bidang Perhubungan Darat memiliki tugas merumuskan kebijakan, melaksanakan kebijakan, menyusun norma, standar, dan prosedur, bimbingan teknis dan supervise, evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan transportasi di bidang perhubungan darat. Fungsi Kepala Bidang Perhubungan Darat:

- 1) Penyusunan pelaksanaan dan evaluasi serta pelaporan program dan rencana kerja di bidang perhubungan darat;
- 2) Penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis, fasilitasi, koordinasi, pemantauan dan evaluasi bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, keselamatan transportasi darat serta perkeretaapian.
- 3) Penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang penyelenggaraan lalu lintas, dan angkutan jalan, keselamatan transportasi darat serta perkeretaapian;
- 4) Pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi dibidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, keselamatan transportasi darat serta perkeretaapian;
- 5) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana, prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, keselamatan transportasi darat serta perkeretaapian;
- 6) Pelaksanaan pembinaan dan pengawasan terhadap UPTD lingkup perhubungan darat; dan
- 7) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugas dan fungsinya.

f. Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Darat

Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Darat mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, kebijakan teknis, menyusun rekomendasi, persyaratan, penetapan lokasi, pengadaan, pemeliharaan, pemasangan perlengkapan jalan, pemantauan, evaluasi

dan pelaporan lingkup sarana dan prasarana perhubungan darat. Fungsi Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Darat:

- 1) Melakukan penyiapan bahan penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi;
- 2) Melakukan penyiapan bahan penyusunan kebijakan teknis sarana dan prasarana perhubungan darat;
- 3) Melakukan penyiapan penetapan lokasi terminal dan persyaratan pengesahan pengoperasian terminal penumpang tipe c, bahan persyaratan pengesahan pembangunan terminal angkutan barang, serta proses pengesahan rancang bangun terminal penumpang tipe c;
- 4) Melakukan penyusunan bahan rekomendasi penetapan kelas jalan dan jaringan jalan kabupaten.
- 5) Melakukan penyiapan rencana penetapan lokasi, pengadaan, pemasangan, pemeliharaan dan penghapusan rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan kabupaten;
- 6) Melakukan penyiapan rencana penetapan lokasi fasilitas parkir untuk umum di jalan kabupaten, dan rekomendasi persyaratan perizinan penyelenggaraan dan pembangunan fasilitas parkir umum;
- 7) Melakukan penyiapan rekomendasi perizinan usaha mendirikan pendidikan dan pelatihan mengemudi dan perbengkelan;
- 8) Melakukan pemantauan, evaluasi dan penyusunan laporan kegiatan seksi; dan
- 9) Melakukan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugasnya.

g. Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, penetapan kawasan, rencana induk

jaringan LLAJ, jaringan trayek, jaringan lintas, pemberian rekomendasi, fasilitasi penyediaan angkutan, pemantuan, evaluasi dan pelaporan lingkup lalu lintas dan angkutan jalan. Fungsi Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

- 1) Melakukan penyiapan bahan penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi;
- 2) Melakukan penyiapan bahan penyusunan dan pelaksanaan kebijakan lingkup lalu lintas dan angkutan jalan;
- 3) Melakukan penyiapan bahan penetapan rencana induk jaringan LLAJ kabupaten, penetapan kawasan perkotaan untuk angkutan perkotaan dalam kabupaten, penetapan jaringan lintas angkutan barang pada jaringan jalan kabupaten, dan penetapan rencana umum jaringan trayek angkutan perkotaan/pedesaan;
- 4) Melakukan fasilitasi penyediaan angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam kabupaten;
- 5) Melakukan penyiapan pemberian rekomendasi izin penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, rekomendasi izin trayek angkutan perkotaan/pedesaan, rekomendasi izin trayek angkutan umum, AKDP dan AKAP, dan rekomendasi izin penggunaan jalan umum selain untuk kepentingan lalu lintas;
- 6) Melakukan penyiapan rekomendasi penetapan rencana induk perkeretaapian dalam wilayah Daerah, rekomendasi penetapan jaringan jalur kereta api yang jaringannya terletak di dalam wilayah Daerah dan rekomendasi penerbitan izin operasi sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya melintasi batas Daerah serta rekomendasi penerbitan izin usaha, izin pembangunan dan izin operasi prasarana perkeretaapian yang jaringannya dalam wilayah Daerah;
- 7) Melakukan penyiapan persyaratan tarif penumpang kelas ekonomi angkutan dalam kabupaten

- 8) Melakukan pemantauan, evaluasi dan penyusunan laporan kegiatan seksi; dan i. melakukan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugasnya.

h. Kepala Seksi Operasi dan Keselamatan

Kepala Seksi Operasi dan Keselamatan mempunyai tugas melaksanakan penyusunan rencana, pembinaan, pengawasan, pengendalian, pencegahan, pengujian, rekomendasi pemantauan, evaluasi dan pelaporan lingkup operasi dan keselamatan. Fungsi Kepala Seksi Operasi dan Keselamatan:

- 1) Melakukan penyiapan bahan penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi;
- 2) Melakukan pengawasan dan pengendalian operasional penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas, izin usaha bengkel umum kendaraan bermotor, izin usaha angkutan pariwisata, angkutan barang dan angkutan khusus serta izin trayek angkutan kota/pedesaan;
- 3) Melakukan penyiapan rekomendasi hasil analisis dampak lalu lintas (ANDALALIN) dan data analisis dampak lalu lintas (ANDALALIN), bahan audit dan inspeksi keselamatan LLAJ;
- 4) Melakukan pembinaan dan pengawasan lalu lintas, penyuluhan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, pengujian berkala (keur) kendaraan bermotor dan penertiban serta penegakan hukum pada pelanggaran lalu lintas angkutan jalan;
- 5) Melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas jaringan jalan Daerah;
- 6) Melakukan koordinasi, pengawasan, pengendalian keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, serta pemanduan rute untuk pejabat dan/atau tamu daerah;
- 7) Melakukan pemantauan, evaluasi dan penyusunan laporan kegiatan seksi; dan
- 8) Melakukan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugasnya.

i. Kepala Bidang Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan

Kepala Bidang Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar dan prosedur, pembinaan, pengawasan, bimbingan teknis dan supervisi, evaluasi dan pelaporan di bidang perhubungan laut, sungai dan penyeberangan. Fungsi Kepala Bidang Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan:

- 1) Penyusunan, pelaksanaan dan evaluasi serta pelaporan program dan rencana kerja di bidang perhubungan laut, sungai dan penyeberangan;
- 2) Penyiapan perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, bimbingan teknis dan supervisi, evaluasi dan pelaporan perencanaan, pembangunan, pengelolaan, pemeliharaan pelabuhan sungai dan penyeberangan, rencana induk jaringan prasarana transportasi sungai dan penyeberangan, pemaduan rencana kegiatan prasarana transportasi sungai dan penyeberangan, pengembangan jaringan prasarana transportasi sungai dan penyeberangan, kompetensi petugas pelabuhan sungai dan penyeberangan serta pengembangan teknologi informasi dan komunikasi prasarana lalu lintas sungai dan penyeberangan dalam kabupaten;
- 3) Penetapan standar batas maksimum sertifikasi (kelaikan kapal laik berlayar);
- 4) Pelaksanaan pembinaan dan pengawasan terhadap UPT lingkup perhubungan laut, sungai dan penyeberangan; dan
- 5) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugas dan fungsinya.

j. Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan

Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan mempunyai tugas melaksanakan penyusunan

rencana, melaksanakan pemeriksaan, pelaporan, koordinasi, pemeliharaan, pengawasan, pemberian rekomendasi pemantuan, evaluasi dan pelaporan lingkup sarana dan prasarana perhubungan laut sungai dan penyeberangan. Fungsi Kepala Seksi Sarana dan Prasarana Perhubungan Laut, Sungai dan Penyeberangan:

- 1) Melakukan penyiapan bahan penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi;
- 2) Melakukan pengukuran, pemeriksaan terhadap konstruksi dan permesinan kapal; c. melakukan penyiapan rekomendasi penetapan izin lokasi terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri, rekomendasi penetapan DLKr/DLKp pelabuhan sungai dan pelabuhan penyeberangan, baha pertimbangan teknis penambahan atau pengembangan fasilitas pokok pelabuhan sungai dan menyiapkan rancang bangun fasilitas pelabuhan sungai lokal;
- 3) Melakukan pelaporan pengoperasian kapal secara tidak tetap dan tidak teratur (tramper) perusahaan angkutan laut dan sungai dan pelaporan penempatan kapal dalam trayek tetap dan teratur (liner);
- 4) Melakukan koordinasi, pemeliharaan dan pengawasan untuk penetapan pemasangan rambu-rambu;
- 5) Melakukan penyusunan dan menetapkan rencana umum jaringan trayek angkutan sungai dan penyeberangan dalam kabupaten;
- 6) Melakukan penyiapan rekomendasi lokasi pelabuhan penyeberangan, dan rencana pembangunan, pemeliharaan, pengerukan alur pelayaran sungai, dan memberikan rekomendasi teknis kegiatan salvage, dan Pekerjaan Bawah Air (PBA);
- 7) Melakukan pemetaan alur sungai kebutuhan transportasi;
- 8) Melakukan pemantauan, evaluasi dan penyusuna laporan kegiatan seksi; dan
- 9) Melakukan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugasnya.

k. Kepala Seksi Angkutan dan Kepelabuhan

Kepala Seksi Angkutan dan Kepelabuhan mempunyai tugas merekomendasikan izin usaha, izin trayek, izin pembangunan dan pengoperasian, izin pengembangan dan pengerukan, pemantuan, evaluasi dan pelaporan lingkup angkutan dan kepelabuhan. Fungsi Kepala Seksi Angkutan dan Kepelabuhanan:

- 1) Melakukan penyiapan bahan penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi;
- 2) Merekomendasikan izin usaha angkutan laut dan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat orang perorangan atau badan usaha;
- 3) Merekomendasikan izin usaha penyelenggaraa angkutan sungai dan penyeberangan orang perseorangan atau badan usaha;
- 4) Merekomendasikan izin trayek penyelenggaraan angkutan sungai dan penyeberangan serta izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan;
- 5) Merekomendasikan/izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpan lokal, sungai dan penyeberangan, merekomendasikan izin usaha badan usaha pelabuhan pada pelabuhan pengumpul lokal;
- 6) Merekomendasikan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan kapal;
- 7) Merekomendasikan izin pengembangan pelabuhan dan izin pengoperasian pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal;
- 8) Merekomendasikan penerbitan izin pekerjaan pengerukan dan penerbitan izin reklamasi di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal;
- 9) Merekomendasikan penerbitan izin pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) di dalam DLKR/DLKP pelabuhan pengumpan lokal;
- 10) Melakukan pelayanan rekomendasi/pemberian izin usaha pelayaran rakyat (Pelra), bongkar muat angkutan barang khusus dan barang

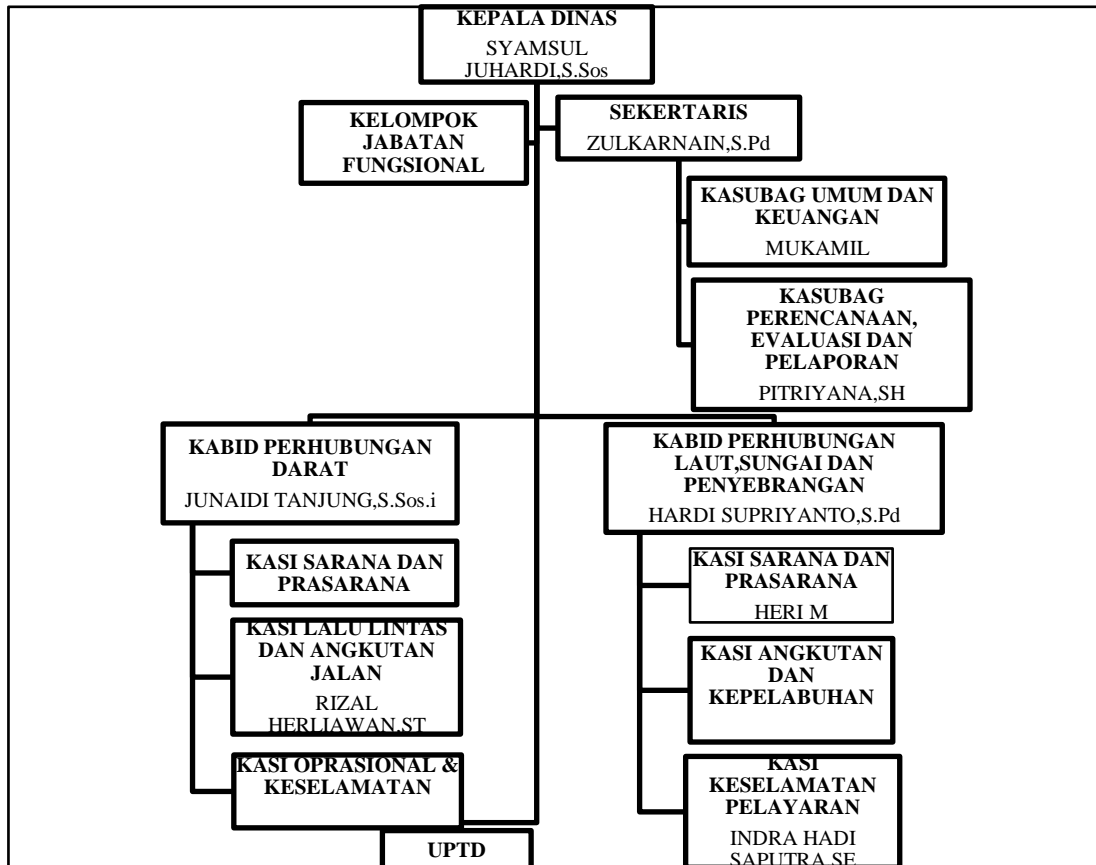
berbahaya, ekspedisi, angkutan sungai; k. melakukan pemantauan, evaluasi dan penyusunan laporan kegiatan seksi; dan

- 11) Melakukan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugasnya.

1. Kepala Seksi Keselamatan Pelayaran

Kepala Seksi Keselamatan Pelayaran mempunyai tugas menyusun rencana dan program kerja, memberikan rekomendasi lintas penyeberangan, pengoperasian kapal, pengamanan, penertiban, penegakan hukum, pemantuan, evaluasi dan pelaporan lingkup keselamatan pelayaran. Fungsi Kepala Seksi Keselamatan Pelayaran:

- 1) Melakukan penyiapan bahan penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi;
- 2) Merekomendasikan penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian kapal yang terletak pada jaringan jalan kabupaten dan/atau jaringan jalur kereta api;
- 3) Melakukan pengamanan, penertiban, penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas sungai;
- 4) Melakukan pelayanan surat persetujuan berlayar dan pas perairan daratan kapal, melakukan pemeriksaan perlengkapan navigasi kapal dan melakukan pencatatan kapal dalam buku register pas perairan daratan;
- 5) Melakukan penerbitan sertifikat keselamatan kapal, pas kecil, pencatatan kapal dalam buku register pas kecil dan dokumen pengawakan kapal di bawah GT 7 (<GT7)
- 6) Melakukan pemantauan, evaluasi dan penyusunan laporan kegiatan seksi; dan
- 7) Melakukan tugas lain yang diberikan oleh atasan terkait dengan tugasnya.



Gambar 4.36 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan

Kabupaten Tanjung Jabung Barat

Sumber : Dishub Kabupaten Tanjung Jabung Barat

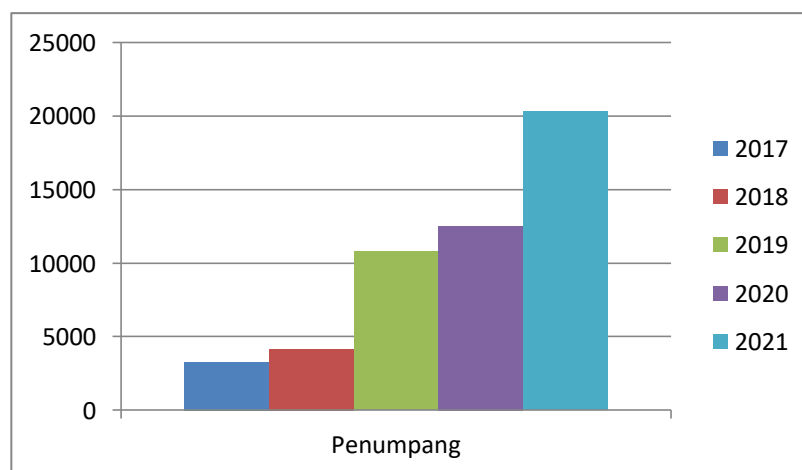
8. Produktivitas Pelabuhan

a. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan 5 Tahun Terakhir

Tabel 4.8 Data Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan di Pelabuhan
Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir

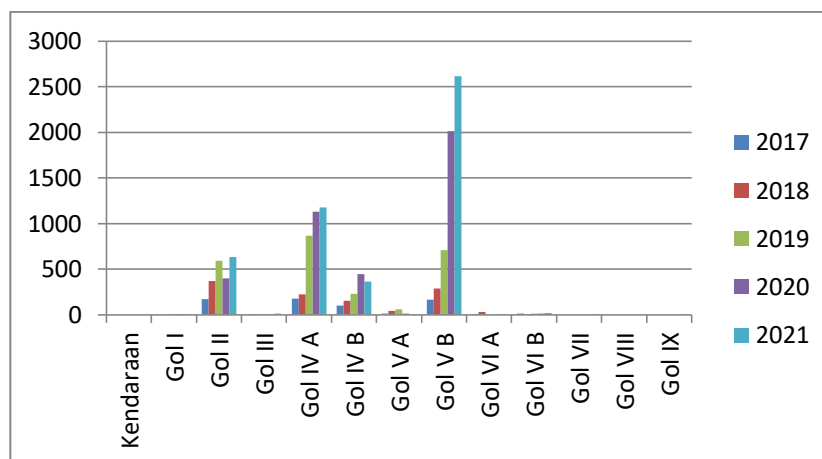
No	Uraian	Tahun				
		2017	2018	2019	2020	2021
Penumpang						
1	Penumpang	3.302	4.162	10.815	12.503	20305
Kendaraan						
1	Gol I	0	0	5	6	6
2	Gol II	169	370	589	397	632
3	Gol III	3	6	0	4	10
4	Gol IV A	177	223	866	1.130	1174
5	Gol IV B	98	155	230	445	361
6	Gol V A	10	42	59	13	7
7	Gol V B	163	286	706	2.013	2616
8	Gol VI A	2	28	2	0	1
9	Gol VI B	12	6	14	12	20
10	Gol VII	0	0	0	0	7
11	Gol VIII	0	0	0	0	0
12	Gol IX	0	0	0	0	1

Sumber: BPTD Wilayah V Provinsi Jambi



Gambar 4.37 Grafik Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Penumpang di
Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir

Sumber: BPTD Wilayah V Provinsi Jambi



Gambar 4.38 Grafik Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 5 Tahun Terakhir

Sumber: BPTD Wilayah V Provinsi Jambi

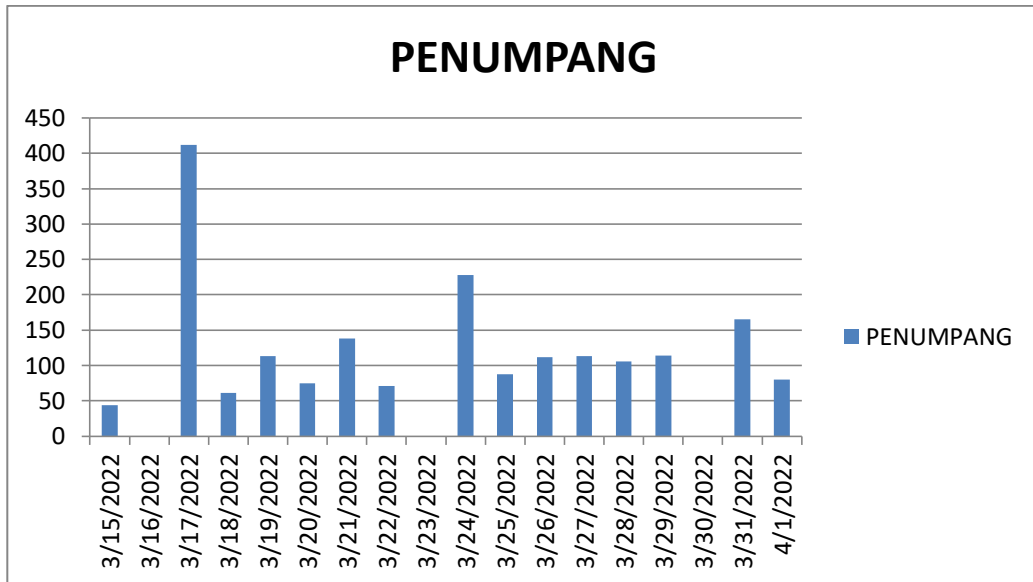
b. Produktivitas Keberangkatan dan Kedatangan 15 Hari di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal

a. Kedatangan

Tabel 4.9 Data Produktivitas Kedatangan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)

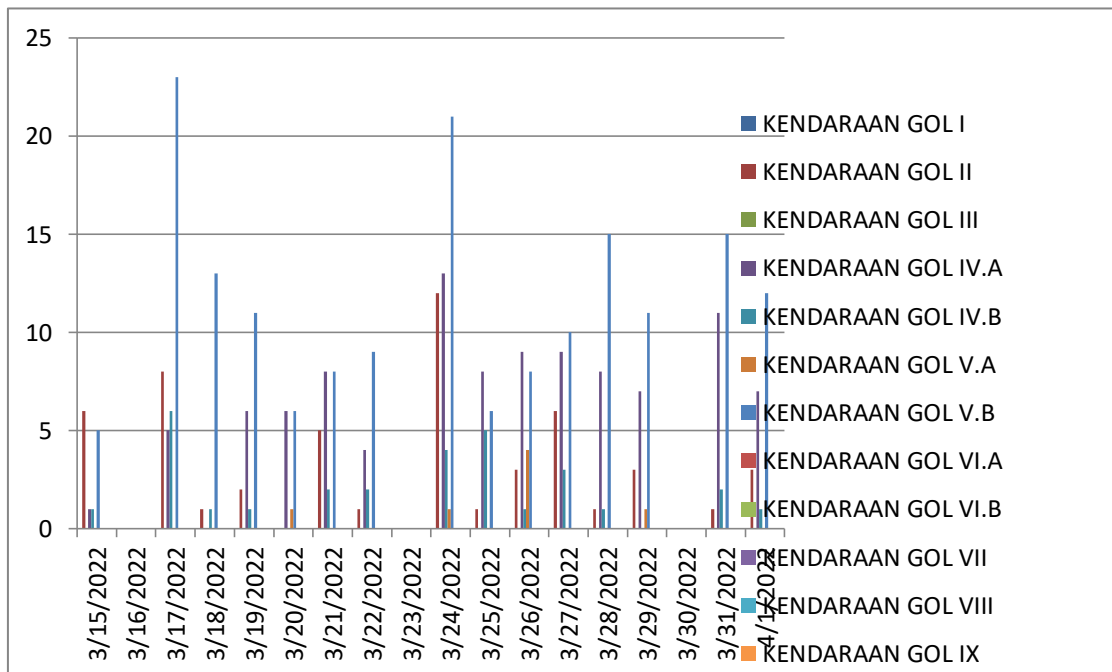
Uraian	Kedatangan														
	15 Mar	17 Mar	18 Mar	19 Mar	20 Mar	21 Mar	22 Mar	24 Mar	25 Mar	26 Mar	27 Mar	28 Mar	29 Mar	31 Mar	1 Apr
PNP	44	412	61	113	75	138	71	228	88	112	113	106	114	165	80
Gol I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol II	6	8	1	2	0	5	1	12	1	3	6	1	3	1	3
Gol III	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol IV A	1	5	0	6	6	8	4	13	8	9	9	8	7	11	7
Gol IV B	1	6	1	1	0	2	2	4	5	1	3	1	0	2	1
Gol V A	0	0	0	0	1	0	0	1	0	4	0	0	1	0	0
Gol V B	5	23	13	11	6	8	9	21	6	8	10	15	11	15	12
Gol VI A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol VI B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol VII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol VIII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol IX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sumber: Laporan PKL BPTD Jambi 2022



Gambar 4.39 Grafik Produktivitas Kedatangan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)

Sumber: Laporan PKL BPTD Jambi 2022



Gambar 4.40 Grafik Produktivitas Kedatangan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)

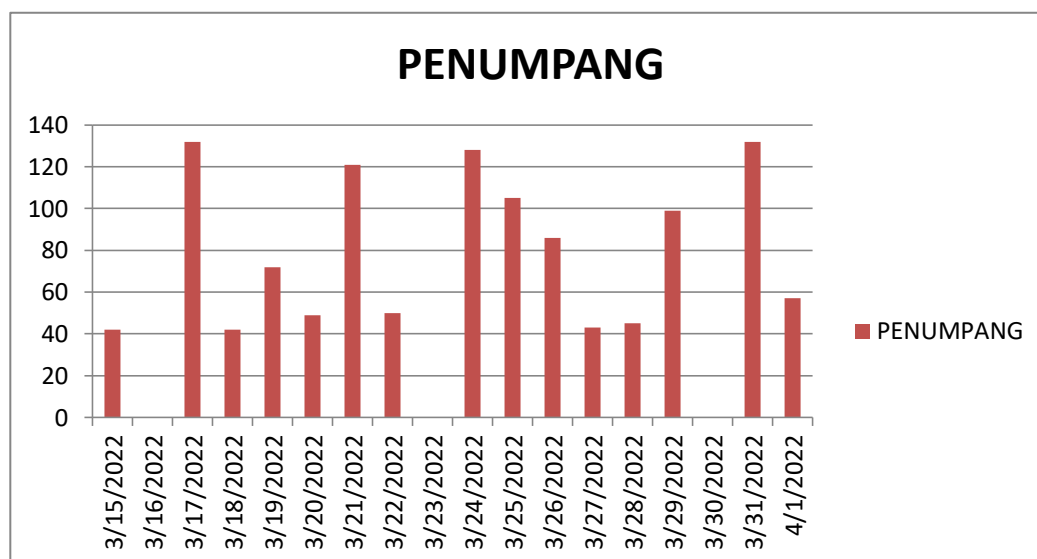
Sumber: Laporan PKL BPTD Jambi 2022

b. Keberangkatan

Tabel 4.10 Data Produktivitas Keberangkatan di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)

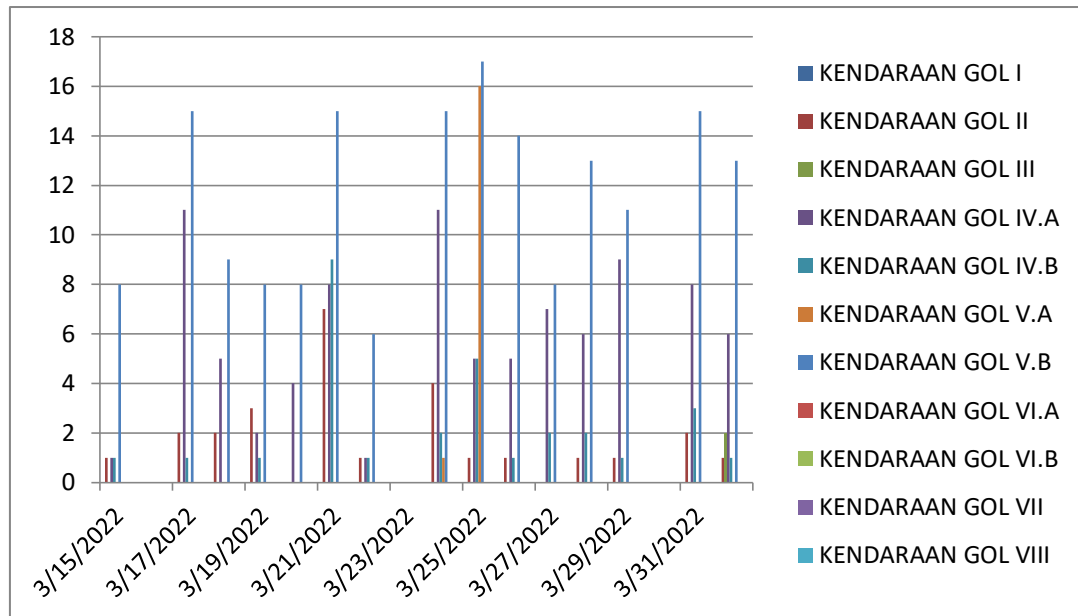
Uraian	Keberangkatan														
	15 Mar	17 Mar	18 Mar	19 Mar	20 Mar	21 Mar	22 Mar	24 Mar	25 Mar	26 Mar	27 Mar	28 Mar	29 Mar	31 Mar	1 Apr
PNP	42	132	42	72	49	121	50	128	105	86	43	45	99	132	57
Gol I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol II	1	2	2	3	0	7	1	4	1	1	0	1	1	2	1
Gol III	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Gol IV A	1	11	5	2	4	8	1	11	5	5	7	6	9	8	6
Gol IV B	1	1	0	1	0	9	1	2	5	1	2	2	1	3	1
Gol V A	0	0	0	0	0	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0
Gol V B	8	15	9	8	8	15	6	15	17	14	8	13	11	15	13
Gol VI A	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol VI B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol VII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol VIII	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gol IX	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Sumber: Laporan PKL BPTD Jambi 2022



Gambar 4.41 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)

Sumber: Laporan PKL BPTD Jambi 2022



Gambar 4.42 Grafik Produktivitas Keberangkatan Penumpang di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal Selama 15 Hari (15 Maret 2022 – 1 April 2022)

Sumber: Laporan PKL BPTD Jambi 2022

B. Analisis Data

1. Penyajian Data

Data yang disajikan pada bab ini akan diuraikan secara deskriptif yang diperoleh dari hasil observasi, wawancara, maupun hasil survey kuesioner yang telah dilakukan. Adapun responden merupakan seluruh personil di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal dan juga beberapa awak kapal kamar mesin KMP Sembilang dan KMP Satria Pratama. Agar lebih terarahnya penyajian data ini, maka peneliti akan menampilkan data berdasarkan pokok-pokok bahasan, yaitu sebagai berikut.

Tabel 4.11. Data Responden Personil Pelabuhan Kuala Tungkal

Nama	Umur	Pendidikan
Abdi S	37	SMA
Urin S	48	SMA
Akbar	35	SMA
Yassir	30	D-III

Nama	Umur	Pendidikan
Irfan	28	S-1
Angga	28	SMA
Nurul	27	SMA
Doni	39	SMA
Ali Candra	31	SMA
Nurdiah	25	SMA
Ridwan	42	S-1

Sumber. Survey PKL Jambi 2022

Berikut merupakan penyajian data eksisting mengenai personil yang bertugas di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal.

Selain data mengenai kompetensi personil yang ada, peneliti melakukan observasi mengenai penyediaan oily water separator di atas kapal dan juga keadaan eksisting perairan sekitar di pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal.



Gambar 4.43 Keadaan Perairan Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal dengan tumpahan minyak

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

2. Analisis Data

Dalam menganalisis peneliti menggunakan referensi menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan , Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 39 Tahun 2021 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan

dan Pelabuhan sebagai acuan dalam memecahkan permasalahan sebagai berikut:

a) Analisis Tingkat Pemenuhan Peralatan Penanggulangan Pencemaran di Pelabuhan

(1) Sistem yang Direncanakan


Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 pasal 9 setiap Pelabuhan wajib memiliki alat dan bahan penanggulangan pencemaran sebagai berikut:





- 1) alat pelokalisir minyak (oil boom);
- 2) alat penghisap (skimmer);
- 3) alat penampung sementara (temporary storage)
- 4) bahan penyerap (sorbent); dan
- 5) bahan pengurai (dispersant).

(2) Sistem yang Ada

Berdasarkan survey yang telah dilakukan di lapangan, tidak ditemukan alat maupun bahan penanggulangan pencemaran yang disediakan dalam mengantisipasi pencemaran di lingkungan Pelabuhan.

Tabel 4.12. Ketersediaan Pemenuhan Alat dan Bahan penanggulangan Pencemaran di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal

Alat Dan Bahan	Gambar	Kondisi sesuai aturan	Kondisi eksisting	GAP
Oil Boom		Menurut Permenhub No.58 Tahun 2013 Pasal 9 Pelabuhan wajib memiliki alat pelokalisir minyak (Oil Boom)	Alat ini tidak tersedia di Pelabuhan Kuala Tungkal	Tidak sesuai dengan aturan Permenhub
Skimmer		Menurut Permenhub No.58 Tahun 2013 Pasal 9 Pelabuhan wajib memiliki Alat penghisap (Skimmer)	Alat ini tidak tersedia di Pelabuhan Kuala Tungkal	Tidak sesuai dengan aturan Permenhub

Alat Dan Bahan	Gambar	Kondisi sesuai aturan	Kondisi eksisting	GAP
				
Temporary Storage		Menurut Permenhub No.58 Tahun 2013 Pasal 9 Pelabuhan wajib memiliki alat penampung sementara (Temporary Storage)	Alat ini tidak tersedia di Pelabuhan Kuala Tungkal	Tidak sesuai dengan aturan Permenhub
Sorbent		Menurut Permenhub No.58 Tahun 2013 Pasal 9 Pelabuhan wajib memiliki Bahan penyerap (Sorbent)	Alat ini tidak tersedia di Pelabuhan Kuala Tungkal	Tidak sesuai dengan aturan Permenhub
Dispersant		Menurut Permenhub No.58 Tahun 2013 Pasal 9 Pelabuhan wajib memiliki Bahan pengurai (Dispersant)	Alat ini tidak tersedia di Pelabuhan Kuala Tungkal	Tidak sesuai dengan aturan Permenhub

Dari hasil analisis terhadap tabel di atas, diketahui bahwa dalam pemenuhan peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran di Pelabuhan tidak tersedia sama sekali sehingga dalam pemenuhan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 tahun 2013 tidak memenuhi.

Dalam urgensinya , sudah sepatutnya Pelabuhan penyeberangan ro-ro Kuala Tungkal untuk memenuhi peralatan dan bahan penanggulangan pencemaran tersebut mengingat adanya temuan pencemaran dalam observasi yang penulis lakukan dalam waktu penelitian.



Gambar 4.44 Pencemaran Minyak Operasional Kapal Sandar

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Temuan Pencemaran minyak operasional kapal penyeberangan ini harus menjadi fokus pengelola operasional Pelabuhan agar menegakkan regulasi yang telah dibuat.



Gambar 4.45 Pencemaran Sampah di *Ponton* Pelabuhan

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

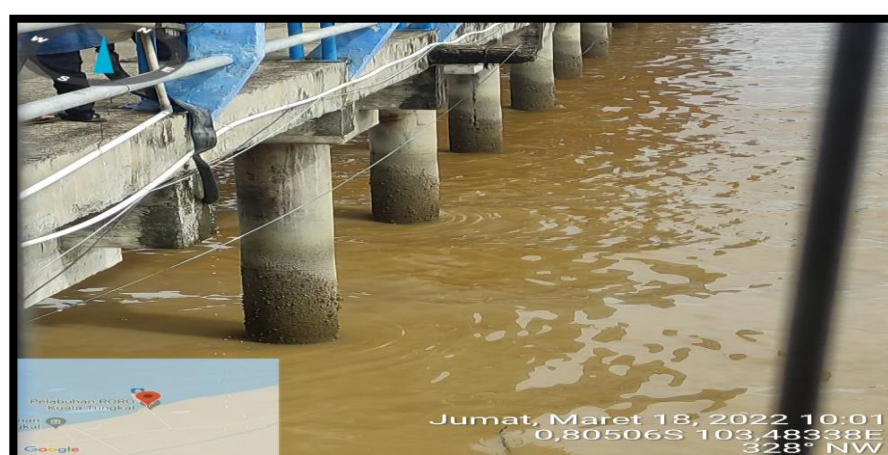
Selain itu, peneliti menemukan kondisi ponton dermaga penyeberangan Kuala Tungkal yang dipenuhi dengan limbah plastik dan rumah tangga yang menumpuk diantara ponton.



Gambar 4.46 Busa Deterjen yang Dibuang dari Kapal

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Busa deterjen merupakan limbah berbahaya yang sangat merusak lingkungan. Karena busa deterjen merupakan hasil sampingan dari proses penyulingan minyak bumi yang diberi berbagai tambahan bahan kimia. Tentunya hal ini menjadi ancaman bagi stabilitas lingkungan hidup biota air di sekitar pelabuhan. Penerapan IPAL (Instalasi Pengolahan air limbah) tidak diterapkan pada pembuangan limbah di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal. Dimana IPAL sendiri berfungsi untuk menetralkan kontaminasi bahan berbahaya yang jatuh di perairan dan juga menjaga kelestarian lingkungan perairan sekitar pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal.



Gambar 4.47 Pembuangan Limbah Sabun Cuci Tangan Penumpang

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Dari gambar tersebut, diketahui bahwa buruknya pembuangan limbah Pelabuhan yang mana tanpa diolah menjadi limbah yang layak dibuang ke perairan sama sekali tidak diterapkan di Pelabuhan roro Kula Tungkal.

b) Analisis Tingkat Kesiapan Personil Operasional Pelabuhan dalam Pencegahan Pencemaran

(1) Sistem yang Direncanakan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 Pasal 7 bahwa setiap Pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib memiliki personil penanggulangan pencemaran serta pada pasal 8 ayat 1 bahwa setiap Pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib memiliki personil dengan tingkat kompetensi paling sedikit terdiri atas :

- 1) 6 (enam) orang operator atau pelaksana
- 2) 1 (satu) orang penyelia atau komando lapangan dan;
- 3) 1 (satu) orang manajer atau administrator

(2) Sistem yang Ada

Berdasarkan hasil survey selama di lapangan dan setelah melakukan survey form kuesioner mengenai tinjauan kesiapan personil pengelola pelabuhan dalam upaya pencegahan pencemaran terhadap personil – personil pelaksana operasional Pelabuhan penyeberangan roro kuala tungkal, didapati bahwa semua personil pelaksana Pelabuhan roro kuala tungkal belum memiliki kompetensi mengenai penanggulangan pencemaran di pelabuhan dan perairan .

**DAFTAR PIKET PERSONIL PELABUHAN BORO KUALA TUNGKAL
BULAN FEBRUARI 2022**

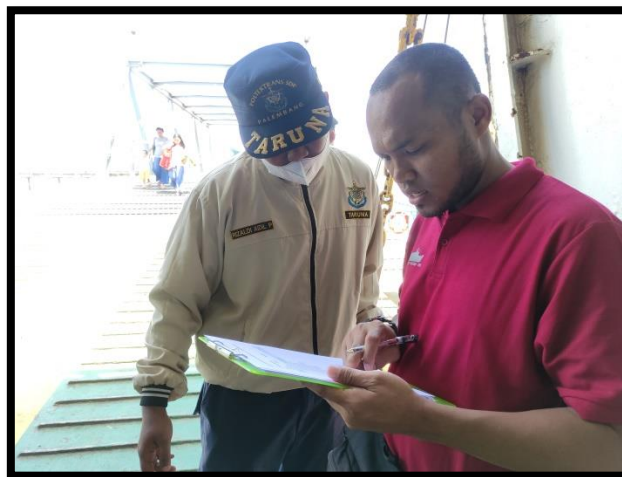
NO	NAMA	JABATAN	RISQI	TANGGAL																															
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
1.	IRIEN SUWANTORO	KETUA BREGU	I																																
2.	RIHWAN, SE	ANGGOTA																																	
3.	M. ARBAR KUSAFHANTO	ANGGOTA																																	
4.	M. YASSIR, AMR	KETUA BREGU	II																																
5.	M. IRWAN HUBAYATUSLAM	ANGGOTA																																	
6.	ANGGA WAHYA	ANGGOTA																																	
7.	NERUDA NAFASYA	ANGGOTA																																	
8.	DONI	KETUA BREGU	III																																
9.	SITI KHANZA	ANGGOTA																																	
10.	NURDHAR	ANGGOTA																																	
11.	HERSIANTO	ANGGOTA																																	

KETERANGAN:
1. WAKTU PIKET MELAKUKAN: 07.30 sd 18.00 WIB
2. DIBERIKAN SERAGAM RAPI
3. KETUA BREGU BERTANGGUNG JAWAB TERHADAP ANGGOTA PIKET
4. WAJIB BAWA BAHAN TERTENTUAN DAN KERER-ANGKATAN KAPAL

Kuala Tungkal, 01 FEBRUARI 2022
Koordinator
Pelabuhan Pelabuhan Kero
Kuala Tungkal
ABDI SSKANDAR MUDA SIREGAR
NIP. 1982 09 02 200601 1 006

Gambar 4.48 Daftar Personil Pengelola Pelabuhan

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)



Gambar 4.49 Wawancara Personil Pelabuhan

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

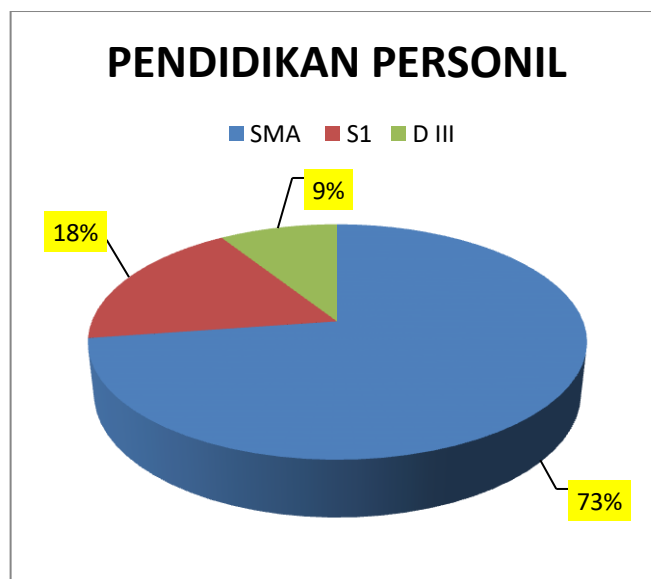
Berdasarkan survey yang dilakukan di lapangan, serta wawancara yang telah dilakukan terhadap ketua koordinator pelaksana operasional Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal bahwa belum adanya urgensi terhadap masalah pencemaran yang terjadi di Pelabuhan tersebut. Sehingga menurut ketua koordinator pelaksana Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal pencemaran bisa diatasi melalui himbauan spanduk maupun papan penanda untuk tidak membuang

sampah maupun limbah ke perairan yang dititikberatkan kepada penumpang jasa pengguna Pelabuhan. Serta pemahaman yang mereka ketahui mengenai upaya penanggulangan pencemaran hanya ruang lingkup tidak membuang sampah plastik ke perairan . Hal ini tentunya menjadi perhatian untuk memberi edukasi mengenai upaya pencegahan pencemaran dalam lingkungan perairan di sekitar Pelabuhan untuk menjaga kestabilan biota air yang hidup .

Peneliti melakukan survey terhadap seluruh personil pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal dengan seperti berikut , yang mana setiap pernyataan meninjau setiap personil dengan bukti pernyataan memiliki sertifikat kompetensi pencegahan pencemaran dan didapat hasil sebagai berikut .

Tabel 4.13. Data Personil di Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal

Responden	Nama	Umur	Pendidikan	Sertifikat kompetensi pencegahan pencemaran	GAP Kesenjangan
1	Abdi S	37	SMA	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
2	Urin S	48	SMA	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
3	Akbar	35	SMA	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
4	Yassir	30	D-III	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
5	Irfan	28	S-1	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
6	Angga	28	SMA	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
7	Nurul	27	SMA	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
8	Doni	39	SMA	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
9	Ali Candra	31	SMA	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
10	Nurdiah	25	SMA	Tidak ada	Tidak sesuai aturan
11	Ridwan	42	S-1	Tidak ada	Tidak sesuai aturan



Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi 2022

Dari data yang telah terhimpun tersebut dapat dinyatakan kesenjangan kondisi sekarang dengan sesuai aturan . Dikarenakan sesuai dengan aturan Permenhub No 58 Tahun 2013 bahwa kompetensi personil dibuktikan dengan sertifikat keterampilan pencegahan pencemaran yang dikeluarkan oleh lembaga dan/atau badan pelatihan yang telah disetujui oleh direktur jenderal. sehingga perlu dilakukannya peningkatan kompetensi mengenai pencegahan pencemaran terhadap personil Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal agar dapat memenuhi standar pelatihan yang telah diamanahkan dalam Permenhub No 58 Tahun 2013.



Gambar 4.50 Diklat Teknis Pencegahan Pencemaran

Adapun diklat pencemaran termasuk dalam diklat penjagaan laut dan pantai yang mempunyai beberapa tingkatan diantaranya sebagai berikut.

a. Pelatihan pencemaran tingkat 1 (pelaksana)

1. Jenis, sifat, dan karakteristik serta prediksi pergerakan tumpahan minyak dan/atau bahan lain
2. Strategi penanggulangan;
3. Keselamatan dan kesehatan kerja;
4. Operasional peralatan penanggulangan;
5. Teknik penanggulangan, dengan cara:
 - a. mekanik;
 - b. kimia; dan
 - c. biologi.
6. Pengangkutan, penyimpanan, dan pembuangan akhir hasil penanggulangan;
7. Pembersihan pantai;
8. Perawatan dan pemeliharaan peralatan;
9. Teknik pengambilan sampel bahan pencemar, air, dan biota;
10. Latihan kering (table top exercise) termasuk latihan komunikasi; dan
11. Latihan penggelaran peralatan

b. Pelatihan pencemaran tingkat 2 (Komando Lapangan)

1. Jenis, sifat, dan karakteristik serta dampak tumpahan minyak dan/atau bahan lain;
2. Prediksi pergerakan tumpahan minyak dan/atau bahan lain;
3. Kajian tumpahan minyak dan/atau bahan lain;
4. Pelokalisiran, perlindungan, dan pengambilan kembali tumpahan minyak dan/atau bahan lain;
5. Penggunaan dispersant;
6. Pembersihan pantai;
7. Keselamatan di lokasi musibah;
8. Pengangkutan, penyimpanan, dan pembuangan hasil penanggulangan;
9. Perencanaan operasional;
10. Pengumpulan bukti dan dokumentasi;
11. Manajemen komando dan pengendalian;
12. Tanggung jawab dan kompensasi;
13. Komunikasi dan informasi;
14. Latihan manajemen musibah;
15. Penghentian operasi penanggulangan dan evaluasi; dan
16. Pemberitaan kepada media dan masyarakat.

c. Pelatihan pencemaran tingkat 3 (Manajer Administrator)

1. Peran dan tanggung jawab administrator atau manajer;
2. Penyebab dan dampak dari pencemaran minyak dan/atau bahan lain;
3. Kebijakan dan strategi penanggulangan;
4. Rencana tanggap darurat;
5. Struktur, tanggung jawab, tugas, fungsi dan tata kerja organisasi operasional;
6. Peraturan nasional dan konvensi internasional serta kerjasama internasional;

7. Manajemen krisis;
8. Pemberitaan kepada media dan masyarakat;
9. aspek administrasi dan finansial dari penanggulangan pencemaran;
10. tanggung jawab dan kompensasi
11. kebijakan penghentian operasi

c) Analisis Pemenuhan *Oily Water Separator* Diatas Kapal Penyeberangan

(1) Sistem yang direncanakan

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Perairan dan Pelabuhan pasal 2 bahwa pencemaran di perairan dapat bersumber dari kapal, unit kegiatan lain, dan pelabuhan. Salah satu upaya mencegah pencemaran yang bersumber dari kapal dengan menggunakan mesin oily water separator. *Oily water separator* merupakan mesin yang mampu memisahkan air dari air buangan yang mengandung minyak sampai hasil pemisahannya mencapai kurang dari 15 ppm. Sehingga air buangan ke laut tidak menimbulkan pencemaran. Karena pentingnya *Oily Water Separator* maka setiap personil dituntut untuk mampu mengoperasikan serta memeriksa terlebih dahulu apakah *Oily Water Separator* tersebut berada dalam kondisi baik sehingga dapat beroperasi dengan maksimal agar tujuan pencegahan pencemaran air di laut maupun pelabuhan dapat tercapai.

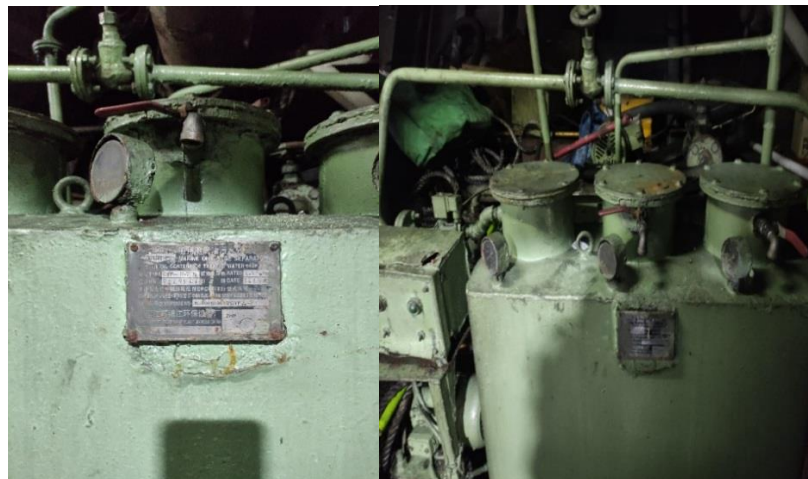
(2) Sistem yang ada

Berdasarkan survey yang dilakukan di lapangan, serta wawancara yang telah dilakukan terhadap anak buah kapal pada kapal yang telah memasang OWS, diketahui bahwa kapal – kapal RORO yang bersandar di Pelabuhan penyeberangan kuala tungkal telah menerapkan pemasangan *Oily Water Separator* sesuai dengan regulasi yang berlaku.



Gambar 4.51 *Oily Water Separator* KMP Sembilang

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)



Gambar 4.52 *Oily Water Separator* KMP Satria Pratama

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Berdasarkan survey yang dilakukan di lapangan, serta wawancara yang telah dilakukan terhadap anak buah kapal pada kapal yang telah memasang *OWS*, diketahui bahwa kapal – kapal yang sudah memasang *OWS* tidak selalu menggunakan *OWS* tersebut secara efektif pada saat kapal bersandar. Salah satu alasan utama tidak digunakannya *OWS* secara efektif yaitu masih ditemukannya minyak sisa operasional kapal tumpah disekitar dermaga Pelabuhan penyeberangan kuala tungkal . terkait tumpahnya minyak di sekitar lingkungan Pelabuhan

penyeberangan kuala tungkal yaitu kurangnya perawatan terhadap OWS sehingga terkadang alat tersebut tidak bekerja dengan optimal seperti tersumbatnya pipa OWS akibat penumpukan kotoran minyak . Hal ini tentunya menjadi perhatian bagi operator kapal untuk menerapkan perawatan secara berkala agar alat bekerja maksimal dan tidak merugikan lingkungan.

Menurut Bas Budi salah satu awak kapal penyeberangan KMP Satria Pratama , Oily Water Separator beroperasi hanya pada saat kapal sedang berlayar sedangkan pada saat kapal bersandar tidak diwajibkan untuk menyalakan *Oily Water Separator* untuk penghematan energi . Perawatan Oily Water Separator hanya dilakukan pada saat kapal *docking* . Untuk standard operasional perawatan *Oily Water Separator* di KMP Satria Pratama belum ada aturan baku terhadap personil kamar mesin untuk melakukan perawatan *Oily Water Separator* secara rutin .



Gambar 4.53 Wawancara Mesin OWS Dengan Kru Kapal

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Hal yang sama dijumpai juga di KMP Sembilang , Dimana penulis melakukan wawancara terhadap KKM (Kepala Kamar Mesin) Bapak Slamet Riyadi , Yang mana narasumber menuturkan bahwa banyak awak kamar mesin belum memahami penggunaan *oily water separator* . Hal ini tentunya menghambat penggunaan oily water separator secara optimal dan perawatan berkala yang harusnya dilakukan terhadap mesin oily water separator pada kapal. Pipa got pembuangan hasil operasional

dari kapal tidak jarang mengandung minyak berlebih seperti pada gambar 4.53.



Gambar 4.54 Tumpahan Minyak dari Operasional Kapal Penyeberangan

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi (2022)

Dalam penanggulangan pencemaran di perairan terdapat tiga tingkatan (tier) yang bias diklasifikasikan berdasarkan tingkat keparahan dari pencemaran di perairan yang mana diantaranya :

- 1) Tier-1 adalah kategori penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak yang terjadi didalam maupun diluar DLKP dan DLKR pelabuhan yang mampu ditangani oleh sarana , prasarana , dan personil yang tersedia pada pelabuhan
- 2) Tier-2 adalah kategori penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak yang terjadi didalam maupun diluar DLKP dan DLKR pelabuhan yang tidak mampu ditangani oleh sarana , prasarana , dan personil yang tersedia pada pelabuhan berdasarkan tingkatan tier 1 .
- 3) Tier-3 adalah kategori penanggulangan keadaan darurat tumpahan minyak yang terjadi didalam maupun diluar DLKP dan DLKR pelabuhan yang tidak mampu ditangani oleh sarana , prasarana , dan

personil yang tersedia pada pelabuhan berdasarkan tingkatan tier 2 atau menyebar melintasi batasan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia .

d) Analisis Pemberian Sanksi

(1) Sistem yang Direncanakan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim bahwa :

- 1) Pasal 37 Pemilik kapal yang tidak melengkapi kapalnya dengan pola penanggulangan pencemaran minyak dalam waktu tertentu dapat dikenai peringatan tertulis , denda , sampai pencabutan izin operasi
- 2) Pasal 38 Setiap Badan Usaha Pelabuhan yang tidak melaksanakan pencegahan pencemaran di Pelabuhan dalam waktu tertentu dapat dikenai peringatan tertulis,denda,sampai pencabutan izin operasi.

(2) Sistem yang Ada

Berdasarkan hasil survey yang didapat di lapangan bahwa diketahui bahwa :

- 1) Dari 2 kapal motor penyeberangan (KMP) berjenis ro-ro yang beroperasi di Pelabuhan Kuala Tungkal , masih ada yang tidak mematuhi regulasi tentang pencemaran kapal seperti membuang sisa oli maupun minyak operasional di perairan Pelabuhan dan pembuangan yang dilakukan pengelola Pelabuhan tanpa sanksi yang tegas membuat pencemaran menjadi mudah dilakukan .Peran personil Pelabuhan yang berkompetensi wawasan lingkungan tentu diperlukan untuk menerapkan regulasi yang ada serta didukung peralatan dan bahan dalam upaya menanggulangi pencemaran di Pelabuhan dan perairan sekitar Kuala Tungkal.

C. Pembahasan

1. Usulan Pemecahan Masalah Kebutuhan Peralatan Penanggulangan Pencemaran di Pelabuhan

Berdasarkan data yang didapat, bahwa kebutuhan penanggulangan pencemaran di Pelabuhan sepatutnya diadakan untuk memenuhi persyaratan Pelabuhan yang berwawasan lingkungan . Serta jika terjadinya suatu musibah mengenai pencemaran seperti tumpahnya minyak dalam jumlah besar dapat ditanggulangi dengan segera yang mana KSOP Kuala Tungkal dapat mengatasi pelimpahan wewenang tersebut jika personil operasional Pelabuhan belum memenuhi kompetensi wawasan lingkungan. Hal ini sesuai dengan aturan Peraturan Menteri Perhubungan No 39 tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan No.58 tahun 2013 tentang upaya penanggulangan pencemaran di Pelabuhan dan Perairan. Selain itu menurut Permenhub No 58 Tahun 2013 Pasal 10 yaitu ketersediaan Oil Boom di pelabuhan paling sedikit satu setengah panjang dari kapal terbesar yang mana KMP Satria Pratama merupakan kapal terpanjang dengan panjang 49.5 Meter didapat hasil untuk pengadaan Oil Boom sendiri di pelabuhan Kuala Tungkal sepanjang 123,75 Meter dengan harga Rp.2.833.000/meter. Begitu juga bahan pencegahan pencemaran berupa Sorbent dan Dispersant menurut pasal 13 dan 14 bahan tersebut paling sedikit mampu menyerap 10% dari jumlah maksimum potensi pencemaran minyak. Yang mana harga sorbent berkisar Rp. 2.600.000/meter dan Dispersant Rp. 1.950.000/30 Liter

2. Usulan Pemecahan Masalah Kompetensi Operator Pelabuhan Mengenai Penanggulangan Pencemaran di Pelabuhan

Berdasarkan hasil analisis di atas , Personil operasional pelabuhan masih belum paham sepenuhnya terkait pentingnya kompetensi mengenai penanggulangan pencemaran di Pelabuhan dalam menjaga kelestarian hayati dan biota air . Pemberian sosialisasi maupun diklat terkait apa itu Penanggulangan Pencemaran serta fungsinya bagi pelabuhan sangat dibutuhkan untuk menunjang kesadaran personil operasional Pelabuhan dalam menjaga agar lingkungan Pelabuhan tidak mudah tercemar . Diklat teknis terhadap personil Pelabuhan dinilai sangat penting untuk menunjang

penanggulangan pencemaran. Sosialisasi yang dapat diberikan kepada operasional Pelabuhan yaitu :

- a. Pemahaman tentang pentingnya menjaga perairan di sekitar Pelabuhan agar tidak terdampak pencemaran
- b. Prosedur tata cara komunikasi dan pelaporan pencemaran
- c. Prosedur Latihan Penanggulangan Pencemaran baik itu latihan kering, Penggelaran Alat Penanggulangan Pencemaran, dan Latihan terpadu dalam mengatasi ceceran minyak atau oli di perairan.

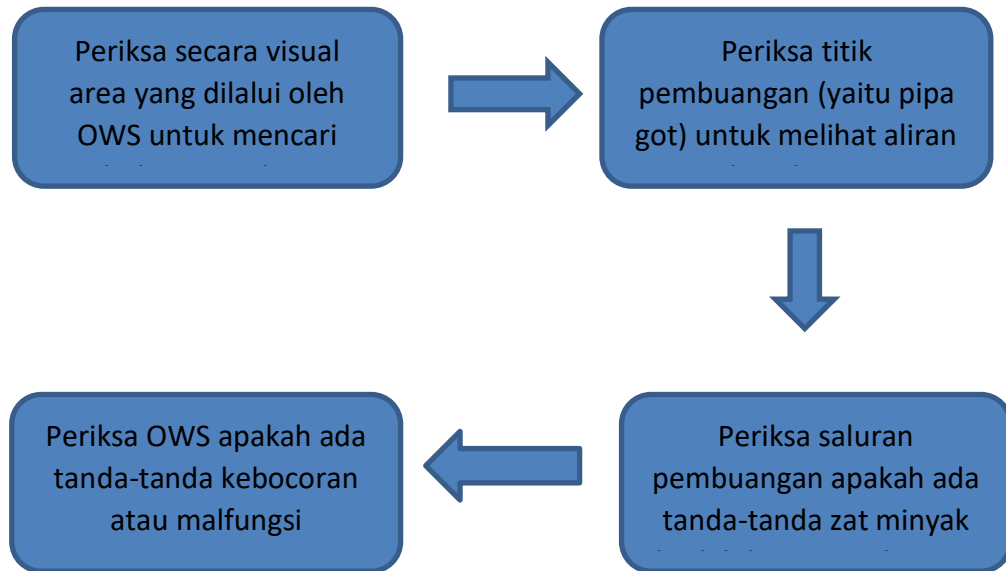
Beberapa hal diatas merupakan hal – hal yang mendasar agar diketahui oleh personil operasional Pelabuhan agar penanggulangan pencemaran dapat terlaksana dengan baik.

Semua kompetensi yang dimaksud harus dibuktikan dengan sertifikat yang dikeluarkan oleh direktur Jenderal. Untuk saat ini Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi laut mengadakan diklat kompetensi ini sehingga sepatutnya personil dapat mengikuti diklat pencegahan pencemaran sesuai dengan kebutuhan.

3. Usulan Pemecahan Masalah Pemenuhan *Oily Water Separator*

Operator kapal yaitu nakhoda maupun anak buah kapal yang menggunakan *OWS* di kapal harus memperhatikan kondisi serta kelayakan alat tersebut. . Perawatan secara berkala dapat memaksimalkan kinerja dari mesin *Oily Water Separator* di kapal. Nakhoda kapal dihimbau untuk mengoperasikan alat *OWS* pada saat pembuangan limbah cairan dari got kapal , jangan sampai kapal membuang limbah minyak tidak melalui dari penyaringan *OWS* . Hal itu bertujuan untuk menjaga pencemaran minyak dari kapal ke perairan sekitar pelabuhan. Berikut merupakan standard operasional perawatan *Oily Water Separator* harian yang wajib dipahami setiap awak kamar mesin kapal.

Skema Prosedur Perawatan Mingguan *Oily Water Separator*



4. Usulan Pemecahan Masalah Pemberian Sanksi

Berdasarkan hasil analisa di lapangan, BPTD sebagai regulator di Pelabuhan Kuala Tungkal harus memberikan sanksi yang tegas kepada tiap kapal yang masih belum mematuhi penanggulangan pencemaran berdasarkan peraturan yang berlaku.

- a. Syahbandar harus memberikan sanksi tegas dengan menunda keberangkatan kapal- kapal yang membuang limbah minyak di sekitar perairan Pelabuhan.
- b. Syahbandar harus memberikan sanksi tegas kepada operasional Pelabuhan mengenai pembiaran terjadinya pencemaran di lingkungan Pelabuhan dengan peringatan tertulis , denda , maupun pencabutan izin operasi sementara.

Dari data diatas dapat dilihat perbandingan antara system yang direncanakan yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Penanggulangan Pencemaran di Pelabuhan dan Perairan.

Tabel 4.14 Perbandingan Kondisi dengan Permenhub 58 Tahun 2013

URAIAN	KONDISI SAAT INI	KONDISI RENCANA
Ketersediaan Peralatan Penanggulangan Pencemaran	Tidak Tersedia Sama Sekali.	Setiap Pelabuhan wajib memiliki alat dan bahan penanggulangan pencemaran
Personil Pelabuhan Berkompetensi Pencegahan Pencemaran	Belum Berkompetensi	Setiap Pelabuhan dan unit kegiatan lain wajib memiliki personil penanggulangan pencemaran
Pemenuhan Oily Water Separator di atas kapal	Sudah Memenuhi	Kapal dengan GT 400 atau lebih wajib memiliki Oily Water Separator

Sumber : Laporan PKL BPTD Jambi 2022

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa data dan pembahasan permasalahan yang terdapat pada bab sebelumnya, maka diambil kesimpulan terhadap upaya penanggulangan pencemaran di pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal, yaitu :

1. Sesuai dengan Permenhub Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Pencegahan Pencemaran di Pelabuhan dan Perairan yang mewajibkan setiap pelabuhan memiliki alat dan bahan penanggulangan pencemaran. Sesuai dengan survey yang ada ketersediaan alat dan bahan pencegahan pencemaran belum ada.
2. Merujuk pada Permenhub Nomor 58 Tahun 2013 Tentang Pencegahan Pencemaran di Pelabuhan dan Tingkat kompetensi personil pelabuhan terhadap penanggulangan pencemaran belum ada.
3. Pemenuhan Oily Water Separator pada kapal penyeberangan dalam mencegah pencemaran yang bersumber dari operasional kapal sudah terpenuhi.

B. Saran

Saran yang dapat diusulkan dalam upaya pencegahan pencemaran di perairan, dan sebagai bahan masukan bagi pihak Operator Pelabuhan Penyeberangan Kuala Tungkal dan BPTD Wilayah V Provinsi Jambi sebagai berikut :

1. Untuk melakukan pengadaan alat dan bahan pencegahan pencemaran di pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal sesuai dengan regulasi PM 58 Tahun 2013 untuk pemenuhan bahan pencegahan pencemaran setidaknya mengakomodir 10% dari panjang kapal terbesar yang bersandar di pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal dan Oil Boom sepanjang 1.5 panjang kapal terbesar.

2. Melakukan peningkatan kompetensi penanggulangan pencemaran terhadap personil pelabuhan penyeberangan Kuala Tungkal.
3. Perlu diadakannya peninjauan kelayakan oily water separator diatas kapal sebelum kapal bertolak dari pelabuhan Kuala Tungkal oleh pihak BPTD agar tidak terjadinya pembuangan limbah mengandung minyak di perairan.

DAFTAR PUSTAKA

- AbuBakar, Iskandar. 2010. *Suatu Pengantar Transportasi Penyeberang*. Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta
- Arikunto, S. 2013. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Edisi Revisi. Jakarta: PT. Rineka Cipta
- Damardjati, R.S. 1995, Jakarta: PT. *Pradnya Paramitha*.
- <https://kbbi.web.id>. *Pencemaran*. Senin , 1 Agustus 2022.
- I Made Wirartha. 2006. *Pedoman Penulisan Usulan Penelitian, Skripsi dan Tesis*. Yogyakarta: Andi.
- Miles, B. Mathew dan Michael Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-metode Baru*. Jakarta: UIP.
- Nasution. (2008). *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Nawawi., Hadari. 2000. *Manajemen Sumber Daya Manusia Untuk Bisnis yang Kompetitif*, *Gajah Mada University Press*, Yogyakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 58. 2013. *Pencegahan pencemaran di Perairan dan Pelabuhan*.
- Riyanto, Y. (2010). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Surabaya: Penerbit SIC.
- S. Ketaren. (1986). *Minyak*, Jakarta : UIPress.
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif, dan R & D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta, CV.
- Triatmodjo, Bambang. 2003. *Pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Undang-Undang Nomor 17. 2008. *Pelayaran*.