

BAB II FAKTA DAN PERMASALAHAN

A. Fakta

1. Kondisi Geografis Terminal Khusus Tanjung Jati B Jepara

Perairan terminal khusus Tanjung Jati B Jepara telah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu kelas I sesuai Keputusan Menteri Perhubungan No.KP 402 Tahun 2011 Tentang Penetapan Wajib Pandu pada Perairan Tersus PLTU Tanjung jati B Jepara di Desa Tubanan, Kec. Kembang, Kab. Jepara, Jawa Tengah. Secara geografis posisi terminal khusus Tanjung Jati B Jepara berada di atas Laut Jawa, yang merupakan *area open sea* dan tidak adanya *break water* sehingga mengakibatkan tingginya tingkat kesulitan di perairan wajib pandu tersebut yang secara langsung juga membawa dampak tingginya resiko bagi petugas pandu saat melaksanakan tugas pemanduan maupun terhadap kapal-kapal yang melakukan kegiatan operasional di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara. Adapun koordinat dari perairan wajib pandu terminal khusus Tanjung Jati B Jepara adalah sebagai berikut : A). $06^{\circ}26'00''$ LS / $110^{\circ}42'00''$ BT. B). $06^{\circ}24'00''$ LS / $110^{\circ}42'00''$ BT. C). $06^{\circ}24'00''$ LS / $110^{\circ}45'00''$ BT. D). $06^{\circ}26'00''$ LS / $110^{\circ}45'00''$ BT, dimana kapal-kapal yang berukuran GT 500 atau lebih yang keluar masuk area pelabuhan wajib menggunakan jasa pemanduan. Untuk panjang alur perairan terminal khusus Tanjung Jati B Jepara adalah 0,384 NM, dengan lebar 0,651 NM. Sedangkan pada ssat musim barat yaitu bulan Nopember-Februari untuk kecepatan arus diarea terminal khusus adalah 3-4 Knots, kecepatan angin dikisaran 20-40 Knots, tinggi ombak 2-4 meter, *visibility* 0,5-1 NM,

dan kedalaman perairan kolam bandar 13,7 – 14,5 meter (rata-rata).

Ditambah lagi dengan karakteristik masyarakat setempat yang mayoritas nelayan, membawa dampak pada waktu kegiatan operasional kapal khususnya untuk pergerakan keluar masuk dimalam hari menjadi dibatasi yaitu mulai pukul 18.00 - 06.00 tidak diijinkan ada pergerakan kapal diarea perairan Pulau Mandalika sampai area kolam terminal khusus Tanjung Jati B Jepara. Hal ini dikarenakan banyaknya nelayan yang melakukan aktivitas penangkapan ikan disekitar alur pelayaran menuju kolam terminal khusus Tanjung Jati B Jepara pada malam hari. Meskipun telah berulang kali dilakukan sosialisasi alur dan pembekalan informasi tentang arti pentingnya keberadaan PLTU yang ditunjang dengan pasokan bahan bakar batubara melalui transportasi laut yang diangkut oleh kapal-kapal *panamax*, namun masyarakat sekitar yang mayoritas bermata pencaharian sebagai nelayan tetap belum dapat menerima kondisi tersebut. Sehingga terciptalah kesepakatan antara Forum Nelayan dengan pihak PLTU untuk membatasi pergerakan kapal-kapal pengangkut batubara hanya pada siang hari saja yaitu mulai pukul 06.00 – 18.00, dan jika terjadi pelanggaran atas kesepakatan tersebut yaitu ada pergerakan kapal-kapal diluar waktu yang telah disepakati, maka jika terjadi *incident* kecelakaan tertabraknya jaring nelayan yang mengakibatkan kerugian nelayan secara materi, maka pihak operator kapal wajib melakukan ganti rugi.

Pengaruh kondisi geografis lainnya adalah banyaknya muara sungai disekitar lokasi terminal khusus Tanjung Jati B Jepara, yang mengakibatkan tingginya sedimentasi/pendangkalan diarea kolam bandar terminal khusus Tanjung Jati B Jepara sehingga membawa dampak terhadap tingkat kedalaman perairan

kolam bandar terminal khusus. Kemudian juga kekuatan arus yang cukup kencang dengan arah melintang dermaga. Hal ini disebabkan karena posisi dermaga yang tidak paralel terhadap arah arus juga menjadi penyebab sulitnya berolah gerak di kolam bandar terminal khusus Tanjung Jati B Jepara.

Faktor-faktor inilah yang salah satunya menyebabkan tingginya tingkat kesulitan bagi petugas pandu dan kapal dalam melaksanakan kegiatan olah gerak keluar masuk area terminal khusus Tanjung Jati B Jepara.

2. Tidak Tersedianya *Tug Shelter* di Terminal khusus Tanjung Jati B Jepara

Kelancaran kegiatan operasional kapal-kapal di perairan wajib pandu terminal khusus Tanjung Jati B Jepara tidak terlepas dari keberadaan kapal tunda yang membantu pergerakan keluar masuk di terminal khusus. Namun, keberadaan kapal tunda ini tidak didukung oleh prasarana yang memadai untuk keselamatan kapal tunda tersebut. Yaitu tidak tersedianya tempat berlindung untuk kapal tunda pada saat terjadi cuaca buruk atau yang biasa disebut *Tug Shelter*. Sehingga pada saat berlangsungnya musim barat dan kondisi khusus, kapal-kapal tunda tersebut harus berlindung di Pulau Panjang yang jaraknya dari lokasi terminal khusus Tanjung Jati B Jepara ± 30 NM. Tentunya hal ini akan berdampak terhadap pelayanan pemanduan di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara, karena akan membutuhkan waktu yang cukup lama untuk pergerakan kapal tunda dari lokasi berlindung menuju dermaga di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara yaitu ± 3 jam. Dan kondisi tersebut juga menjadi salah satu faktor penyebab kurang efektifnya kegiatan operasional kapal di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara.

3. Sarana Bantu Pemanduan khususnya Kapal Kepil dan Kapal Pandu

Untuk sarana bantu kapal kepil, sampai dengan saat ini belum tersedia secara khusus didalam pelayanan pemanduan. Dalam proses sandar kapal di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara, untuk mengirimkan tali kapal ke *bolder* (tempat tambat tali) di dermaga menggunakan perahu nelayan sebagai pengganti peran kapal kepil. Hal ini dilakukan karena tidak tersedianya kapal kepil juga karena adanya tuntutan dari masyarakat sekitar yang mayoritas sebagai nelayan untuk dilibatkan dalam kegiatan operasional PLTU Tanjung jati B Jepara. Kemudian juga faktor sosial yaitu pemberdayaan masyarakat sekitar sebagai wujud bentuk kerjasama secara nyata. Dalam pelaksanaan pekerjaan dilapangan, untuk personil perahu nelayan yang digunakan sebagai kapal kepil, diberikan pembekalan dan *training* terkait dengan keselamatan, pengoperasian radio komunikasi serta prosedur operasional dalam membantu penyandaran kapal.

Kemudian untuk kapal pandu, sampai dengan saat ini juga belum tersedia secara khusus. Selama ini proses antar jemput petugas pandu dari dan ke kapal yang dipandu adalah dengan menggunakan *Tug Boat* yang juga berfungsi utama sebagai kapal tunda. Tidak tersedianya sarana bantu pemanduan berupa kapal kepil dan kapal pandu di perairan wajib pandu terminal khusus Tanjung Jati B Jepara sangat mempengaruhi kegiatan operasional pelayanan pemanduan sehingga berjalan kurang efektif dan efisien.

B. Permasalahan

Dalam hal ini penulis melakukan studi lapangan dan menemukan beberapa permasalahan yang terjadi sehubungan dengan kurang efektifnya pelayanan pemanduan di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara, adapun permasalahan tersebut antara lain yaitu :

1. Tingginya Tingkat Kesulitan di Perairan Wajib Pandu dan Kondisi Alur Pelayaran serta Kurang Optimalnya Sarana Bantu Pemanduan.

Kesulitan pertama yang dihadapi oleh petugas pandu adalah pada saat naik ke atas kapal yang akan melakukan olah gerak sandar di dermaga maupun turun dari kapal yang telah selesai melakukan kegiatan pembongkaran dan akan berangkat ke pelabuhan muat di Kalimantan. Dengan ombak diatas 2-4 meter sangat menyulitkan petugas pandu untuk naik maupun turun kapal menggunakan tangga pandu.

Kesulitan kedua yang dihadapi petugas pandu dalam melaksanakan tugasnya adalah pengaruh dari kondisi geografis terminal khusus Tanjung Jati B Jepara. Salah satunya faktor kekuatan arus yang cukup kencang dengan arah melintang dermaga akan mempengaruhi ketepatan, keamanan serta kecepatan waktu sandar. Tanpa mengabaikan peran dari kapal tunda yang ada, kenyataannya memang arah arus ini cukup berpengaruh terhadap performa dan kinerja pelayanan pemanduan. Jika dalam kondisi normal waktu penyandaran membutuhkan waktu 1-2 jam, maka jika arus kuat akan membutuhkan waktu sampai 4 jam bahkan 8 jam.

Meskipun secara umum kondisi alur perairan di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara sudah cukup baik, dilihat dari sisi kelengkapan SBNP (sarana bantu navigasi pelayaran) dan luas kolam bandar. Namun adanya beberapa muara sungai disekitar lokasi terminal khusus Tanjung Jati B Jepara membawa dampak cepat berubahnya kondisi kedalaman dikolam bandar. Hal ini dikarenakan tingkat sedimentasi atau pendangkalan yang cukup tinggi yang disebabkan oleh keberadaan beberapa muara sungai tersebut. Sehingga membutuhkan perhatian khusus dari pemilik kepentingan di PLTU untuk secara rutin melakukan pengerukan untuk memelihara alur perairan agar tetap aman untuk pergerakan kapal-kapal yang beroperasi di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara. Karena dengan *UKC (under keel clearance)* kurang dari 10% akan mempengaruhi keamanan, kecepatan dan efektifitas olah gerak kapal saat proses sandar.

Dan dengan semakin meningkatnya jumlah kunjungan kapal wajib pandu di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara. Serta merujuk pada SK Dirjen Hubla Nomor : PU.63/1/4/DJPL.07 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan. Maka sudah seharusnya ketersediaan kapal Tunda, kapal Pandu dan kapal Kepil menjadi wajib. Kapal yang rutin masuk di terminal khusus Tanjung Jati B Jepara adalah kapal dengan GRT 30.000 – 40.000 Tons, dengan panjang 200 – 225 meter dan sarat 13,00 – 13,50 meter (*summer draft*). Kemudian juga kunjungan kapal tongkang yang membawa muatan batu kapur untuk bahan baku penetralisir gas buang dari boiler unit pembangkit. Disamping itu juga adanya aktivitas kapal *bunker* untuk pengisian BBM untuk kapal besar.

Sayangnya, sarana bantu yang ada tidak didukung dan dilengkapi dengan kapal pandu dan kapal kepil yang sesuai aturan. Saat ini peran kapal pandu untuk antar jemput petugas

pandu dirangkap oleh kapal tunda. Sedangkan peran kapal kepil dilaksanakan oleh perahu nelayan dari masyarakat sekitar yang telah diberi training dan pelatihan dalam menggantikan kapal kepil.

2. Kurangnya Koordinasi Pemakai Jasa / Keagenan Kapal dengan Kapal yang Dilayaninya.

Sering terjadinya keterlambatan dalam pelayanan pemanduan di perairan wajib pandu Tanjung Jati B Jepara akibat kurang adanya koordinasi, yaitu sering terjadinya permintaan mendadak dari pengguna jasa pemanduan. Sering juga terjadi pelayanan pemanduan kapal yang terlalu lama, dimana pandu telah siap sesuai dengan jam permintaan dari agen, tetapi pada kenyataannya pandu harus menunggu kapal siap untuk diberangkatkan ataupun pandu harus menunggu di atas kapal dimana kapal tetap dijalankan dan dikurangi kecepatannya sambil menunggu dokumen siap, hal ini akan mempengaruhi pelayanan pemanduan dikarenakan pandu tersebut yang seharusnya bisa bekerja dan dapat selesai lebih awal tidak bisa menyelesaikan pekerjaannya lebih cepat, sehingga kapal – kapal lain yang membutuhkan pelayanan pandu harus menunggu ataupun bergerak sendiri dengan dispensasi. Hal ini akan menimbulkan pelayanan yang tidak prima, hasilnya ketidak puasan pelanggan akan timbul serta keluhan-keluhan akan muncul dengan sendirinya. Disamping itu pula akan muncul masalah-masalah baru seperti piutang pemakai jasa akan membengkak, penyalahgunaan wewenang yang dapat merugikan perusahaan, dan lain sebagainya.