

Tingkat Pemenuhan dan Strategi Pengawasan Pengawakan Minimum Kapal Angkutan Penyeberangan Lintas Padang – Kepulauan Mentawai

Level of Fulfillment and Strategy for Supervision of Minimum Manning of Padang – Mentawai Islands Ferry Transport Vessels

M. Tri Novan Fikri^{1*}, Wisnu Handoko², dan Hardjana³

¹Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD, Bekasi, Indonesia

²Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD, Bekasi, Indonesia

³Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD, Bekasi, Indonesia

Abstract. The highest cause of ship accidents is due to human factors (human error). Humans who carry out tasks on board are called crew. Based on the circular of the Director General of Land Transportation dated March 20, 2023 Number: SE-DJPD 5 of 2023 concerning the Minimum Manning Safety Document for Ferry Transport Vessels, that the rules regarding minimum manning for ferry transport vessels refer to the Regulation of the Minister of Transportation Number PM 26 of 2022 concerning Manning of Commercial Vessels. To determine the level of fulfillment of the minimum manning of KMP. Ambu - Ambu and KMP. Gambolo in the Padang - Mentawai Islands Route, a comparison of existing conditions with the conditions that should be according to the rules was carried out, and a SWOT analysis was carried out to determine the supervision strategy. Based on the results of the analysis and survey data from May 26 to June 11, 2024, the number and positions of the crew, as well as the crew certificates of the KMP. Ambu - Ambu and KMP. Gambolo did not meet the minimum manning requirements with the level of fulfillment of the number of crew and crew positions of the KMP. Ambu – Ambu by 84% and KMP. Gambolo by 83%, and the level of fulfillment of the crew certificate of KMP. Ambu – Ambu by 69% and KMP. Gambolo by 61%. Based on the results of the SWOT analysis, several strategies were obtained so that minimum manning supervision can run well and according to the rules.

Keywords: *Improvements, Performance, Ports*

Abstrak. Penyebab kecelakaan kapal tertinggi adalah dikarenakan faktor manusia (human error). Manusia yang melakukan tugas di atas kapal disebut dengan awak kapal. Berdasarkan surat edaran Direktur Jenderal Perhubungan Darat tanggal 20 Maret 2023 Nomor : SE-DJPD 5 Tahun 2023 tentang Dokumen Keselamatan Pengawakan Minimum Kapal Angkutan Penyeberangan, bahwa aturan mengenai pengawakan minimum untuk kapal angkutan penyeberangan mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga. Untuk mengetahui tingkat pemenuhan pengawakan minimum KMP. Ambu – Ambu dan KMP. Gambolo di Lintas Padang – Kepulauan Mentawai maka dilakukan perbandingan kondisi eksisting terhadap kondisi seharusnya sesuai aturan, serta dilakukan analisa SWOT untuk mengetahui strategi pengawasannya. Berdasarkan hasil analisa dan data survei pada tanggal 26 Mei s.d 11 Juni 2024 bahwa jumlah dan jabatan awak, serta sertifikat awak kapal KMP. Ambu – Ambu dan KMP. Gambolo tidak ada yang memenuhi persyaratan pengawakan minimum dengan tingkat pemenuhan jumlah awak dan jabatan awak KMP. Ambu – Ambu sebesar 84% dan KMP. Gambolo sebesar 83%, serta tingkat pemenuhan sertifikat awak kapal KMP. Ambu – Ambu sebesar 69% dan KMP. Gambolo sebesar 61%. Berdasarkan hasil analisa SWOT didapatkan beberapa strategi agar pengawasan pengawakan minimum dapat berjalan dengan baik dan sesuai aturan

Keywords: *Improvements, Performance, Ports*

PENDAHULUAN

Kabupaten Kepulauan Mentawai memiliki luas 6033,76 km² dan terletak di antara 0°55'00" – 3°21'00" Lintang Selatan dan 98°35'00" – 100°32'00" Bujur Timur yang merupakan daratan terbarat pada Provinsi Sumatera Barat. Penduduk Kabupaten Kepulauan Mentawai menurut Proyeksi Penduduk 2022 adalah sebanyak 89.401 jiwa yang terdiri dari 46.431 laki-laki dan 42.970 perempuan. Masyarakat Kabupaten Kepulauan Mentawai sangat bergantung kepada angkutan penyeberangan, untuk mengirim komoditas dan melakukan perjalanan ke Ibu Kota Provinsi Sumatera Barat Kota Padang. Pada saat ini terdapat dua kapal angkutan penyeberangan yang melayani lintas Padang – Kepulauan Mentawai, yaitu KMP. Ambu- Ambu dengan *grosse tonnage* 571 GT dan KMP. Gambolo dengan *grosse tonnage* 560 GT dan masing – masing kapal memiliki jumlah awak sebanyak 18 orang.

Sejak 1 Juni 2021, pengawasan keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan penyeberangan di lintas Padang – Kepulauan Mentawai telah dilaksanakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Sumatera Barat, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dalam Undang-Undang RI Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan dan lingkungan maritime. Pengabaian atas keselamatan pelayaran dapat menyebabkan kecelakaan sehingga mengakibatkan kerugian dari segi materi, medis, pencemaran lingkungan perairan dan kerugian jiwa (Weda 2022).

Menurut (Herawati and Nurmayanti 2022) penyebab kecelakaan sebuah kapal tidak dapat disebutkan secara pasti, melainkan perlu dilakukan pengkajian dan analisa secara menyeluruh. Faktor non teknis seperti kesalahan manusia dapat menjadi penyebab kecelakaan kapal diantaranya kurangnya kesadaran awak kapal dalam hal keselamatan dan kurangnya kemampuan atau keahlian dari awak kapal dalam mengoperasikan kapal (Murdjito et al. 2023).

Tingkat kecelakaan kapal di Indonesia masih tinggi dan sering terjadi. Berdasarkan analisa yang dilakukan (Suganjar and Hermawati 2019) dapat diketahui bahwa penyebab kecelakaan kapal adalah 78,45% (kesalahan manusia), 9,67% (kesalahan teknis), 1,07% (cuaca), 10,75% (cuaca dan kesalahan teknis). Diterangkan juga oleh (Asri and Handoko 2018) berdasarkan penyebab kecelakaan kapal, faktor kesalahan manusia merupakan faktor yang paling tinggi kontribusinya terhadap terjadinya kecelakaan, maka perlu dilakukan pendidikan dan pelatihan yang bisa mereduksi faktor-faktor yang bisa mengakibatkan kecelakaan tersebut.

Pada tanggal 20 Maret 2023 berdasarkan surat edaran a.n Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Direktur Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan nomor : SE-DJPD 5 Tahun 2023 tentang dokumen keselamatan pengawakan minimum kapal angkutan penyeberangan, bahwa daftar jabatan, jumlah dan sertifikat awak kapal angkutan penyeberangan yang selama ini mengacu kepada Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.988/AP.402/DRJD/2021 tentang Kapal Angkutan Penyeberangan, maka sekarang harus mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 70 Tahun 2013 tentang Pendidikan dan Pelatihan Sertifikasi Dinas Jaga Laut atau Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 26 Tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga. Namun berdasarkan informasi yang didapatkan dari pegawai BPTD Kelas II Sumatera Barat, bahwa sampai saat ini, sejak diberlakukannya aturan baru, belum ada analisa dan penyesuaian terkait jumlah jabatan dan sertifikat pengawakan minimum pada kapal - kapal angkutan penyeberangan yang beroperasi di lintas Padang – Kepulauan Mentawai.

METODE

a) Data

Kondisi eksisting jumlah awak dan jabatan awak didapatkan dengan cara melaksanakan survei terhadap dokumen pengajuan surat persetujuan berlayar yang diajukan operator kapal kepada Syahabandar. Salah satu dokumen yang dijadikan bahan analisa adalah crew list kapal. Dari crew list kapal dapat diketahui jumlah awak dan jabatan awak yang berdinis pada saat itu. Pelaksanaan survei ini dilakukan sebanyak 7 (tujuh) kali pada tanggal 26 April s.d 11 Mei 2024 di Pelabuhan Penyeberangan Teluk Bungus.

b) Teknik Analisa

Teknik analisis data adalah cara pemetaan, penguraian, perhitungan, hingga pengkajian data yang telah terkumpul agar dapat menjawab rumusan masalah dan memperoleh kesimpulan dalam penelitian. Seperti yang diungkapkan oleh Sugiyono (2018, hlm. 285) bahwa teknik analisis data adalah cara yang digunakan berkenaan dengan perhitungan untuk menjawab rumusan masalah dan pengujian hipotesis yang diajukan dalam penelitian. Teknik analisa yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Analisa jumlah, jabatan, dan sertifikat awak kapal yang dipersyaratkan untuk masing – masing kapal angkutan penyeberangan dengan cara membandingkan kondisi kapal kapal angkutan penyeberangan lintas Padang – Kepulauan Mentawai saat ini dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2022 tentang Pengawakan Kapal Niaga. Data yang dibutuhkan dalam analisa ini adalah :
 - a. Karakteristik Kapal :
 - 1) Jenis Kapal;
 - 2) Jenis Muatan;
 - 3) Tonase Kotor Kapal (Gross Tonnage/GT);
 - 4) Ukuran tenaga penggerak utama (Kilowatt/Kw);
 - b. Lintas Angkutan Penyeberangan;
 - c. Sistem Pengoperasian Kapal;
2. Analisa pemenuhan persyaratan pengawakan minimum terhadap kapal yang beroperasi di lintas Padang – Kepulauan Mentawai dengan cara membandingkan daftar jabatan, jumlah awak dan sertifikat awak eksisting terhadap yang kondisi yang seharusnya, kemudian dilakukan penilaian tingkat pemenuhan terhadap kondisi seharusnya;
3. Analisa SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, Threat*) adalah suatu teknik perencanaan strategi yang bermanfaat untuk mengevaluasi kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*) dalam suatu kegiatan. Analisa dilakukan kepada instansi BPTD Kelas II Sumatera Barat, yang berguna untuk menentukan strategi untuk melakukan pengawasan pengawakan minimum;
4. Analisa mekanisme pengawasan pengawakan minimum angkutan penyeberangan di lintas Padang – Kepulauan Mentawai dengan cara mengidentifikasi aturan – aturan yang berlaku. Kemudian aturan – aturan tersebut diimplementasikan ke dalam Standar Operasional Prosedur.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisa Tingkat Pemenuhan Pengawakan Minimum

Analisa ini dilakukan dengan cara membandingkan kondisi pengawakan eksisting terhadap pengawakan minimum yang seharusnya. Analisa ini terbagi menjadi dua bagian, yaitu analisa tingkat pemenuhan jumlah awak serta jabatan awak kapal dan analisa tingkat pemenuhan sertifikat awak kapal. Kapal yang dianalisa adalah kapal penyeberangan yang melayani lintas Padang – Kepulauan Mentawai dengan karaktersitik sebagai berikut :

No.	Nama Kapal	Jenis Kapal	GT	Daerah Pelayaran	Tenaga Penggerak	Sistem Pengoperasian
1.	KMP. Ambu – Ambu	Ro – Ro Penumpang	571	Daerah Tropis	2 mesin utama x829 HP≈1220 kiloWatt	Dinas Jaga Konvensional
2.	KMP. Gambolo	Ro – Ro Penumpang	560	Daerah Tropis	2 mesin utama x829 HP≈1220 kiloWatt	Dinas Jaga Konvensional

a) Tingkat Pemenuhan Jumlah dan Jabatan Awak Kapal KMP. Ambu - Ambu

No.	Nama Jabatan	Kebutuhan Minimum/ Pelayaran (Orang)	Jumlah Kebutuhan Minimum 7 Kali Pelayaran (Orang)	Jumlah Eksisting Berdasarkan Crew List Kapal (Orang)	Tingkat Pemenuhan (%)
(1)	(2)	(3)	(4) = (3) x 7	(5)	(6) = (4) : (5)
Bagian Deck					
1	Nahkoda	1	7	7	100
2	Mualim I	1	7	7	100
3	Mualim	2	14	14	100
4	Dokter	1	7	0	0
5	Pelaut Terampil	1	7	7	100
6	Juru Mudi	3	21	16	76
7	Kelasi	1	7	14	200
8	Juru Masak	1	7	7	100
9	Pelayan	1	7	0	0
Tingkat Pemenuhan Bagian Deck					86
Bagian Mesin					
10	KKM	1	7	7	100
11	Masinis II	1	7	7	100
12	Masinis	2	14	14	100
13	Perwira Tk. Elektro	1	7	0	0
14	Juru Minyak	3	21	21	100
Tingkat Pemenuhan Bagian Mesin					80
Tingkat Pemenuhan Keseluruhan					84

Apabila terdapat kekurangan jumlah awak dan jabatan awak terhadap kebutuhan minimum, maka kondisi pelayaran pada tanggal tersebut dinilai tidak memenuhi persyaratan minimum. Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa selama 7 kali pelayaran, dari tanggal 26 April s.d 08 Mei 2024 jumlah awak dan jabatan awak kapal KMP. Ambu – Ambu tidak pernah memenuhi persyaratan minimum. Bila dirincikan terdapat 10 (sepuluh) jabatan yang kebutuhannya selalu terpenuhi yaitu Nahkoda, Mualim I, Mualim, Pelaut Terampil, Juru Masak, KKM, Masinis II, Masinis, dan Juru Minyak dengan tingkat pemenuhan 100% dan Kelasi dengan tingkat pemenuhannya 200%. Namun ada 1 (satu) jabatan yang adakalanya tidak terpenuhi kebutuhannya yaitu jabatan Juru Mudi dengan tingkat pemenuhan 76% dan terdapat (dua) jabatan yang tidak terpenuhi kebutuhannya sama sekali, yaitu Dokter, Pelayan, dan Perwira Teknik Elektro dengan tingkat pemenuhan 0%. Tingkat pemenuhan jumlah dan jabatan minimum awak kapal KMP. Ambu – Ambu dalam pelayaran pada tanggal 26 April s.d 08 Mei 2024 bagian deck adalah sebesar 86%, bagian mesin adalah sebesar 80% dan keseluruhan bagian deck dan mesin adalah sebesar 84%.

b) Tingkat Pemenuhan Jumlah dan Jabatan Awak Kapal KMP. Gambolo

No.	Nama Jabatan	Kebutuhan Minimum/ Pelayaran (Orang)	Jumlah Kebutuhan Minimum 7 Kali Pelayaran (Orang)	Jumlah Eksisting Berdasarkan Crew List Kapal (Orang)	Tingkat Pemenuhan (%)
(1)	(2)	(3)	(4) = (3) x 7	(5)	(6) = (4) : (5)
Bagian Deck					
1	Nakhoda	1	7	7	100
2	Mualim I	1	7	7	100
3	Mualim	2	14	14	100
4	Dokter	1	7	0	0
5	Pelaut Terampil	1	7	7	100
6	Juru Mudi	3	21	14	76
7	Kelasi	1	7	14	200
8	Juru Masak	1	7	7	100
9	Pelayan	1	7	0	0
Tingkat Pemenuhan Bagian Deck					85
Bagian Mesin					
10	KKM	1	7	7	100
11	Masinis II	1	7	7	100
12	Masinis	2	14	14	100
13	Perwira Tk. Elektro	1	7	0	0
14	Juru Minyak	3	21	21	100
Tingkat Pemenuhan Bagian Mesin					80
Tingkat Pemenuhan Keseluruhan					83

Apabila terdapat kekurangan jumlah awak dan jabatan awak terhadap kebutuhan minimum, maka kondisi pelayaran pada tanggal tersebut dinilai tidak memenuhi persyaratan minimum. Dari tabel V.16 dan V.17 dapat diketahui bahwa selama 7 kali pelayaran, dari tanggal 27 April s.d 11 Mei 2024 jumlah awak dan jabatan awak kapal KMP. Gambolo tidak pernah memenuhi persyaratan. Bila dirincikan terdapat 10 (sepuluh) jabatan yang kebutuhannya selalu terpenuhi yaitu Nakhoda, Mualim I, Mualim, Pelaut Terampil, Juru Masak dengan tingkat pemenuhan 100% dan Kelasi dengan tingkat pemenuhan 200%. Namun ada 3 (tiga) jabatan yang kebutuhan minimalnya tidak terpenuhi sama sekali yaitu Juru Mudi dengan tingkat pemenuhan 66%, dokter, pelayan, dan perwira elektro dengan tingkat pemenuhan 0%. Tingkat pemenuhan jumlah dan jabatan minimum awak kapal KMP. Gambolo dalam pelayaran pada tanggal 27 April s.d 11 Mei 2024 bagian deck adalah sebesar 85%, bagian mesin adalah sebesar 80% dan keseluruhan bagian deck dan mesin adalah sebesar 83%.

c) Tingkat Pemenuhan Sertifikat Awak Kapal KMP. Ambu – Ambu

No.	Jabatan	Nama	Persentase (%)
1	Nakhoda	Budi Winaryo	79
2	Mualim I	Riki Febriyanto	94
3	Mualim II	Suhardi	80
4	Mualim III	Solikhan	66

No.	Jabatan	Nama	Persentase (%)
5	Dokter	-	0
6	Pelaut Terampil Deck	Maman Suryaman	72
7	Juru Mudi 1	Bayu Duriyanto	72
8	Juru Mudi 2	Justinus Aris Aryanto W.	81
9	Juru Mudi 3	Dadang Rangkuti	72
10	Kelasi 1	Fajar Agus Imani	100
11	Kelasi 2	Ebry Vernando	100
12	Juru Masak	Mohamat Syaeful Bahri	100
13	Pelayan	-	0
14	KKM/Masinis I	Aman	76
15	Masinis II	Tanto Fiantoro	85
16	Masinis III	Katma Gunawan	71
17	Masinis IV	Agus A. Suryadi	71
18	Perwira Tk. Elektro	-	0
19	Juru Minyak 1	Danil Ramadhan	80
20	Juru Minyak 2	Alwan Wael	80
21	Juru Minyak 3	Rehan Al Ajis	80
Persentase (%)			69

Dari tabel V.19 Diketahui bahwa dapat diketahui bahwa hanya ada 3 (tiga) orang yang memenuhi persyaratan sertifikat minimum, yaitu Fajar Agus Imani dan Ebry Vernando yang memiliki jabatan kelasi, serta Mohamat Syaeful Bahri yang memiliki jabatan Juru Masak dan tingkat pemenuhan sertifikat awak kapal minimum pada kapal KMP. Ambu – Ambu adalah sebesar 69%.

d) Tingkat Pemenuhan Sertifikat Awak Kapal KMP. Gambolo

No.	Jabatan	Nama	Persentase (%)
1	Nakhoda	Khoiril Syaiful Imron	67
2	Mualim I	Udin Seafudin	88
3	Mualim II	Berlian Sodik P B	72
4	Mualim III	Juan Foarota Zai	58
5	Dokter	-	0
6	Pelaut Terampil Deck	Andre Natawijaya	81
7	Juru Mudi 1	Ferry Kriswahyono	68
8	Juru Mudi 2	Renatus Lumban Toruan	81
9	Juru Mudi 3	Fredy Siswanto Manik	81
10	Kelasi 1	Wahyu Ade Putra Oppier	71

11	Kelasi 2	Andri Trivaldi Kudusia	57
12	Juru Masak	Danu Hamdani	71
13	Pelayan	-	0
14	KKM/Masinis I	Joni Hendri	76
15	Masinis II	Yulhendra	85
16	Masinis III	Titen Winarko	71
17	Masinis IV	Dian Herdiana	57
18	Perwira Tk. Elektro	-	0
19	Juru Minyak 1	Syafri Rezanda	60
20	Juru Minyak 2	Adib Rofi'udin	70
21	Juru Minyak 3	Aldi Dasa Putra	80
Persentase (%)			61

Dari tabel V.20 diketahui bahwa awak kapal KMP. Gambolo tidak ada yang memenuhi persyaratan sertifikat minimal dan tingkat pemenuhan sertifikat awak kapal minimum adalah sebesar 61%.

2. Analisa SWOT

Untuk merumuskan strategi dalam melakukan pengawasan pengawakan minimum sehingga terjaganya keselamatan dan keamanan pelayaran, serta BPTD Kelas II Sumatera Barat dapat menjalankan tugasnya dengan baik maka dilakukan analisa SWOT. Dengan analisa SWOT akan diidentifikasi kekuatan dan kelemahan yang berasal dari diri sendiri serta mengetahui peluang yang didapatkan dan ancaman yang akan menghambat pengawasan pengawakan minimum. Matriks analisa SWOT adalah sebagai berikut :

Eksternal 	O = Peluang (opportunity) T = Tantangan (threats)	
	Internal	
S = Kekuatan (streangness)	1. Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Darat Tentang Dokumen Keselematan Pengawakan Minimal Angkutan Penyeberangan; 2. Adanya Kegiatan Diklat Kesyahbandaran dan <i>Marine Inspector</i>; 3. Perkembangan Teknologi.	1. Awak Kapal Yang Tidak Berkompeten; 2. Ketidaksesuaian Dokumen – Dokumen Pengawakan Terhadap Kondisi Eksisting; 3. Tuntutan Masyarakat Agar Tidak Ada Penundaan Keberangkatan Kapal; 4. Cuaca Buruk;
1. Memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan	SO = strategi yang mampu memanfaatkan secara maksimal (S) dan (O) 1. Mengadakan pertemuan dan mensosialisasikan peraturan baru kepada	ST = strategi yang mampu memanfaatkan secara memaksimalkan (S) dan meminimalkan (T) 1. Memberikan sanksi tegas kepada operator yang tidak memenuhi persyaratan pengawakan minimum;

perundang – undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran; 2. Mempunyai anggaran yang cukup; 3. Memiliki hubungan baik dengan pemerintah daerah dan stakeholder terkait; 4. Memiliki kewenangan dalam manajemen seluruh kegiatan di Pelabuhan; 5. Mempunyai Sumber Daya Manusia di setiap Pelabuhan Penye	operator kapal dan <i>stakeholder</i> terkait; 2. Membuat sistem pemantauan online yang terintegrasi sehingga dapat dilakukan pemantauan setiap saat.	2. Meminta bantuan kepolisian untuk menjaga keamanan dan penegakan hukum di Pelabuhan; 3. Selalu melakukan pemeriksaan dokumen keselamatan pengawakan minimum pada saat penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
W = Kelemahan (weakness) 1. Banyak petugas Pelabuhan yang tidak mengetahui tugas dan fungsi BPTD dalam pengawasan pengawakan minimum	WO = strategi yang mengurangi (W) untuk mampu memanfaatkan secara memaksimalkan (O) 1. Mendaftarkan petugas – petugas Pelabuhan pada diklat Kesyahbandaran dan <i>Marine Inspector</i>	T = strategi yang mengurangi kelemahan internal (W) dan mengurangi ancaman eksternal (T) 1. Membuat Standar Operasional Prosedur / Petunjuk Teknis yang jelas dan runtut untuk petugas Pelabuhan dan/atau petugas yang ditunjuk untuk melaksanakan pengawasan pengawakan minimum; 2. Memeberikan pelatihan singkat mengenai teknis dan peraturan tentang pengawakan minimum kepada petugas Pelabuhan.

Berdasarkan hasil analisa SWOT di atas dapat diperoleh hasil rekomendasi sebagai berikut :

- Strategi SO (menggunkan kekuatan untuk memanfaatkan peluang);
 - Mengadakan pertemuan dan mensosialisasikan peraturan baru kepada operator kapal dan *stakeholder* terkait;
 - Membuat sistem pemantauan online yang terintegrasi sehingga dapat dilakukan pemantauan setiap saat.
- Stretegi WO (meminimalisir kelemahan untuk memanfaatkan peluang) dengan cara mendaftarkan petugas – petugas Pelabuhan pada diklat Kesyahbandaran dan *Marine Inspector*;
- Strategi ST (menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman;
 - Memberikan sanksi tegas kepada operator yang tidak memenuhi persyaratan pengawakan minimum;
 - Meminta bantuan kepolisian untuk menjaga keamanan dan penegakan hukum di Pelabuhan;
 - Selalu melakukan pemeriksaan dokumen keselamatan pengawakan minimum pada saat penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
- Strategi WT (meminimalisir kelemahan untuk menghindari ancaman);
 - Membuat Standar Operasional Prosedur / Petunjuk Teknis yang jelas dan runtut untuk petugas Pelabuhan dan/atau petugas yang ditunjuk untuk melaksanakan pengawasan pengawakan minimum;
 - Memeberikan pelatihan singkat mengenai teknis dan peraturan tentang pengawakan minimum kepada petugas Pelabuhan

KESIMPULAN

Dari analisa tingkat pemenuhan pengawakan minimum berdasarkan data survei pada tanggal 26 Mei s.d 11 Juni 2024 dapat disimpulkan bahwa :

- a. Tingkat pemenuhan jumlah awak dan jabatan awak KMP. Ambu – Ambu sebesar 84 % dan KMP. Gambolo sebesar 83%.
- b. Tingkat pemenuhan sertifikat awak kapal KMP. Ambu – Ambu sebesar 69% dan KMP. Gambolo sebesar 61 %;
- c. Jumlah awak, jabatan awak, dan sertifikat awak kapal KMP. Ambu – Ambu dan KMP. Gambolo tidak ada yang memenuhi persyaratan pengawakan minimum;

SARAN/REKOMENDASI

Adapun saran dari penilitan ini adalah sebagai berikut :

1. Operator kapal segera memenuhi kekurangan jabatan, jumlah awak dan sertifikat awak kapal yang kurang;
2. Mengadakan pertemuan dan mensosialisasikan peraturan baru kepada operator kapal dan *stakeholder* terkait;
3. Membuat sistem pemantauan online yang terintegrasi sehingga dapat dilakukan pemantauan setiap saat.
4. Mendaftarkan petugas – petugas Pelabuhan pada diklat Kesyahbandaran dan *Marine Inspector*;
5. Memberikan sanksi tegas kepada operator yang tidak memenuhi persyaratan pengawakan minimum;
6. Meminta bantuan kepolisian untuk menjaga keamanan dan penegakan hukum di Pelabuhan;
7. Selalu melakukan pemeriksaan dokumen keselamatan pengawakan minimum pada saat penerbitan Surat Persetujuan Berlayar;
8. Membuat Standar Operasional Prosedur / Petunjuk Teknis yang jelas dan runtut untuk petugas Pelabuhan dan/atau petugas yang ditunjuk untuk melaksanakan pengawasan pengawakan minimum;
9. Memberikan pelatihan singkat mengenai teknis dan peraturan tentang pengawakan minimum kepada petugas Pelabuhan.

REFERENSI

- Asri, Purwidi, and Lukman Handoko. 2018. "Penyelamatan Individu Salah Satu Upaya Penerapan Keselamatan Dan Kesehatan Kerja Di Kapal." *Jurnal 7 Samudra* 3 (2): 60–70.
<https://doi.org/10.54992/7samudra.v3i2.38>.
- Herawati, Nina Ike, and Irma Nurmawati. 2022. "Jurnal de Facto PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP PIHAK PEMILIK KAPAL JIKA TERJADI KECELAKAAN KAPAL DALAM PERJANJIAN SEWA MENYEWAKAPAL LEGAL PROTECTION OF THE SHIP OWNER IF A SHIP ACCIDENT HAPPENED IN THE SHIP RENTAL AGREEMENT." *Jurnal de Facto* Volume 9 (1): 1–18. <http://setkab.go.id/membangkitkan-kejayaan-ekonomi-kelautan-indonesia/>.
- Mudiyanto, Mudiyanto. 2020. "Analisis Kelaiklautan Kapal Terhadap Keselamatan Pelayaran Dikapal Niaga (Study Kasus Pada Perusahaan Pelayaran Kapal Penumpang Di Surabaya)." *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim* 20 (1): 13–27. <https://doi.org/10.33556/jstm.v20i1.213>.
- Murdjito, Murdjito, Sujantoko Sujantoko, Setyo Nugroho, Eko Budi Djatmiko, Mahmud Mustain, Wisnu Wardhana, Wahyudi Wahyudi, and Eka Wahyu Ardi. 2023. "Peningkatan Keselamatan Kapal Niaga Dengan Sistem Pemuatan Berbasis Komputer." *Sewagati* 7 (3).
<https://doi.org/10.12962/j26139960.v7i3.495>.
- Suganjar, Suganjar, and Renny Hermawati. 2019. "Peran Designated Person Ashore (Dpa) Dalam Pengoperasian Kapal Yang Aman Sesuai Ketentuan Nasional Dan Internasional." *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim* 20 (1): 1–12. <https://doi.org/10.33556/jstm.v20i1.212>.
- Weda, Iwan. 2022. "Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Pelayaran (Studi Pada KSOP Tanjung Wangi)." *Jurnal Ekonomi, Bisnis Dan Manajemen* 1 (1): 92–107.
<https://doi.org/10.30649/japk.v14i1.106>.
- Yulianto, Andri, Kumila Hanik, and Latifa Salsa Nabila. 2023. "Analisis Kebijakan Kualifikasi Kesehatan Dan Standar Pengawakan Terhadap Kinerja Awak Kapal Berdasarkan Penerapan MLC 2006." *Jurnal Sains Teknologi Transportasi Maritim* 5 (1): 8–14.