

SKRIPSI
ANALISIS SISTEM OPERASIONAL PELAYANAN
PEMANDUAN TERHADAP KESELAMATAN KAPAL DI
PELABUHAN TRISAKTI BANJARMASIN



RAHMAT WIJAYA
NIT.16.43.056
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2020

**ANALISIS SISTEM OPERASIONAL PELAYANAN PEMANDUAN
TERHADAP KESELAMATAN KAPAL DI PELABUHAN TRISAKTI
BANJARMASIN**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk Menyelesaikan Program Pendidikan
Diploma IV Pelayaran

Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

RAHMAT WIJAYA

NIT : 16.43.056

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2020**

SKRIPSI

ANALISIS SISTEM OPERASIONAL PELAYANAN PEMANDUAN TERHADAP KESELAMATAN KAPAL DI PELABUHAN TRISAKTI BANJARMASIN

Disusun dan Diajukan Oleh :



Telah Diperlihatkan di Depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 29 April 2020

Pembimbing I

Drs. Marthen Makahaube, M.Si
Pembina (IV/a)
NIP. 19560602 197712 1 001

Pembimbing II

Annisa Rahmah, S.Si.T.
Penata (III/c)
NIP. 19840529 201012 2 002

Mengetahui,

An. DIREKTUR PIP MAKASSAR

Pembantu Direktur I

Capt. Hadi Setiawan, M.T., M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19751224 199808 1 001

Ketua Prodi KALK

Rosliawaty A. Kosman, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19761023 199803 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya : RAHMAT WIAJAYA
NIT : 16.43.056
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

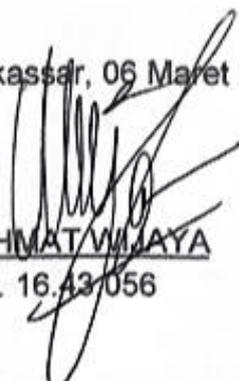
Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS SISTEM OPERASIONAL PELAYANAN PEMANDUAN
TERHADAP KESELAMATAN KAPAL DI PELABUHAN TRISAKTI
BANJARMASIN**

Merupakan karya asli. Seluruh ide dalam skripsi ini kecuali tema dan yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

Jika pernyataan di atas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 06 Maret 2019


RAHMAT WIAJAYA
NIT. 16.43.056

PRAKATA

Segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, oleh karena limpahan rahmat dan hidayat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan judul **ANALISIS SISTEM OPERASIONAL PELAYANAN PEMANDUAN TERHADAP KESELAMATAN KAPAL DI PELABUHAN TRISAKTI BANJARMASIN**".

Penulisan skripsi ini berdasarkan pengetahuan yang penulis peroleh selama mengikuti perkuliahan dan berdasarkan pengalaman yang penulis dapatkan selama melaksanakan praktek darat di PT. PELABUHAN III Cab. Banjarmasin. Adapun maksud dari penulisan skripsi ini adalah merupakan persyaratan akhir untuk menyelesaikan program Diploma-IV Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Penulis menyadari bahwa dalam penyelesaian penulisan skripsi ini mengalami beberapa hambatan namun berkat petunjuk dan bimbingan yang diberikan oleh berbagai pihak sehingga penulisan ini dapat diselesaikan, maka pada kesempatan ini penulis tidak lupa mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak, terutama kepada yang terhormat :

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
2. Ibu Rosliawaty, SE., MM., selaku Ketua Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
3. Ibu Senitriany Beatrix Nimot, S.Si.T., selaku Sekretaris Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
4. Bapak Drs. Marthen Makahaube, M.Si selaku Pembimbing I yang mengarahkan dan membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini ;

5. Ibu Annisa Rahmah, S.Si.T., selaku Pembimbing II yang mengarahkan serta membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini ;
6. Seluruh Dosen dan Pegawai Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
7. Bapak Dodi Siahaan, selaku Manager Pelayanan Kapal PT. Pelabuhan III Cabang Banjarmasin ;
8. Bapak Wibowo Santoso dan Bapak Samuel, selaku pandu dan juga senior saya di Kantor Kepanduan Pelabuhan Trisakti Banjarmasin ;
9. Seluruh staff dan karyawan PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin ;
10. Orang tua saya tercinta Ayahanda Drs. H. Teguh Hariyadi, M.Pd, dan Ibunda Dra. Hj. Hasnapati, seluruh keluarga dan orang-oang yang telah memberi support, terima kasih atas kasih sayang, doa dan dukungannya selama penulisan skripsi dan melaksanakan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar ;
11. Rekan-rekan taruna/i angkatan XXXVII khususnya program studi KALK yang telah memberi dukungan kepada penulis di dalam penulisan skripsi ini dari awal sampai selesai.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, maka dari itu saran dan kritik yang bersifat membangun skripsi ini sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat baik bagi penulis maupun seluruh rekan taruna/i Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, April 2020

Penulis

ABSTRAK

Rahmat Wijaya, 2020. *“Analisis Sistem Operasional Pelayanan Pemanduan Terhadap Keselamatan Kapal di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin”* (Dibimbing Oleh Marthen Makahaube dan Annisa Rahmah).

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui sistem operasional pelayanan pemanduan terhadap keselamatan kapal di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

Pelayanan pandu di pelabuhan adalah merupakan salah satu aspek yang berkaitan dengan keselamatan kapal, baik kapal yang keluar masuk pelabuhan maupun pada perlintas perairan. Dalam pelayanan pemanduan terdapat beberapa aspek yang mempengaruhi kinerja pelayanan pemanduan. Aspek yang terutama adalah kompetensi dan kesejahteraan sumber daya manusia, kondisi sarana/prasarana dan fasilitas pemanduan, sistem dan prosedur, serta legalitas kegiatan pemanduan.

Dari hasil penelitian di lapangan ditemukan beberapa faktor yang masih kurang mendukung upaya peningkatan kinerja pemanduan, antara lain : kondisi alur pelayaran yang kurang aman, sarana dan prasarana serta fasilitas yang belum memadai, belum optimalnya koordinasi berbagai pihak terkait.

Kata kunci : Pelayanan pemanduan dan Sarana prasarana pemanduan

ABSTRACT

Rahmat Wiajay, 2020. *“Analysis of System Operasional Service Pilotage to the Safety of Ship in the Port of Trisakti Banjarmasin”* (Supervised by Marthen Makahaube dan Annisa Rahmah).

The purpose of this research is to find out the operational system of guiding services to ship safety at Port of Trisakti Banjarmasin.

Scout Service at the port is one of the aspects realiting to the safety of ships, both in and out ports as well as on perlintas waters. In scouting service there are some aspects that affect the performance of pilotage services. Aspects that are particularly competent and well-being of Human Resources, scout, the facilities/infrastructure and scouting facilities, system and procedures, as well the legality of scouting activities.

From the results of research in the field found several factors that are less supportive of efforts to improve the performance of pilotage, among others conditions that are less safe navigation channel, facilities and infrastructure and facilities that have not adequate, not optimal coordination of various stakeholders.

Keywords : Scoting Service and scouting infrastructure

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar belakang masalah	1
B. Rumusan masalah	4
C. Tujuan penelitian	4
D. Manfaat penelitian	4
E. Hipotesis	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Pelabuhan	5
B. Pengertian Kapal	6
C. Pengertian Standar Oprasional Prosedur (SOP)	6
D. Pengertian Pelayanan Pemanduan	8
E. Pengertian Sistem Prosedur Pemanduan kapal	12
F. Pengertian Keselamatan Kapal	20
G. Kerangka Pikir	21
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Jenis dan Variabel Penelitian	22

B. Definisi Operasional Variabel	22
C. Populasi dan Sampel	24
D. Teknik Pengumpulan Data dan Instrumen Penelitian	24
E. Teknik Analisis Data	24
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Gambaran umum PT.Pelindo III Cabang Banjarmasin	26
B. Proses Pelayanan Pemanduan	31
C. Proses Pemanduan Kapal Di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin	35
D. Kendala Saat Pelaksanaan Pemanduan Kapal Di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin	45
E. Upaya Agar Proses Pemanduan Di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin Berjalan Sesuai Standar Operasional Prosedur	47
BAB V SIMPULAN DAN SARAN	
A. Simpulan	50
B. Saran	50
DAFTAR PUSTAKA	

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1.	Kerangka Pikir	21
4.1.	Lokasi PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin	28
4.2.	PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin	29
4.3.	<i>Entry</i> Permohonan Jasa Pandu	32
4.4.	<i>Entry</i> Penetapan Jasa Pandu	32
4.5.	Menginputan data GRT	33
4.6.	<i>Entry</i> Permohonan Jasa Labuh	34
4.7.	<i>Entry</i> Penetapan Jasa Labuh	35
4.8.	SPK Pandu	39
4.9.	Daftar nama pandu bertugas di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin	43

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
2.1.	Sarana Bantu Pemanduan	17
4.1.	Daftar Jumlah Pegawai PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin	29
4.2.	Hari dan Jam Kerja PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin	31
4.3.	Daftar Nama Pandu Pelabuhan Trisakti Banjarmasin	41
4.4.	Kendala Pemanduan	46

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelabuhan merupakan salah satu prasarana transportasi laut yang memegang peranan yang sangat strategis bagi negara kepulauan seperti Indonesia dalam upaya meningkatkan perekonomian negara dan mempunyai fungsi utama untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan serta merupakan daerah lingkungan kerja kegiatan ekonomi, dengan cakupan fungsi yang lebih luas, pelabuhan adalah sebagai *interface*, *link*, *gateway* dan *industrial entity*.

Dengan adanya pelabuhan maka kegiatan ekonomi dapat menjadi lebih lancar, sebagian besar barang-barang ekspor impor dikirim melalui jalur laut yang berarti membutuhkan pelabuhan atau tempat untuk bertambat. Karena fungsi pelabuhan ini, arus pergerakan kapal menjadi cukup padat di Pelabuhan, mengakibatkan kapal harus antri lebih panjang untuk bersandar, sehingga diperlukan suatu sarana dan prasarana pelabuhan yang memadai.

Pada umumnya pelayanan kapal-kapal yang akan masuk, keluar serta pindah di perairan pelabuhan dilayani oleh kapal pandu dan kapal tunda agar olah gerak kapal di daerah pelabuhan dapat berjalan lancar, yang mana pelayanan jasa pandu, jasa tunda, jasa kepil, dan jasa telekomunikasi adalah suatu pelayanan jasa yang tidak bisa dipisahkan dengan perkembangan keselamatan terhadap kapal-kapal yang keluar masuk pelabuhan.

Kedudukan unit kerja pemanduan di pelabuhan Indonesia berfungsi untuk melaksanakan dan mengawasi keselamatan dan kelancaran lalu lintas pergerakan kapal, memelihara tertib hukum perkapalan dan pelayaran pada daerah perairan wajib pandu serta secara teknis bertanggung jawab kepada Syahbandar.

Pelayanan Pandu di Pelabuhan adalah merupakan salah satu aspek yang berkaitan dengan keselamatan kapal, baik yang keluar masuk pelabuhan maupun pada perlintas perairan. Dalam pelayanan pemanduan terdapat beberapa aspek yang mempengaruhi kinerja pelayanan pemanduan. Aspek yang terutama adalah kompetensi dan Kesejahteraan Sumber Daya Manusia, pandu, kondisi sarana/prasarana dan fasilitas penilaian di lapangan. Pemanduan harus dilakukan dengan memberikan pelayanan secara wajar, dalam arti pemanduan dilaksanakan secara fisik dan nyata yaitu pandu melaksanakan tugas di kapal, tidak hanya itu pemanduan juga harus dilaksanakan secara tepat dalam arti pemanduan dilakukan oleh petugas pandu yang memenuhi persyaratan, dengan menggunakan sarana bantu pemanduan yang memenuhi kapasitas, kemampuan, dan jumlah unit serta sesuai waktu permintaan.

PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III Cabang Banjarmasin, sebagai pelabuhan kelas satu di Indonesia karena letaknya yang strategis yang mempunyai potensi sumber daya alam yang cukup besar dan terus berkembang maka peranannya cukup penting bagi kegiatan perdagangan internasional (*eksport-import*), perdagangan antar pulau maupun pengembangan wilayah dan ekonomi di kawasan Kalimantan Selatan. Dimana lalu lintas kapal yang keluar dan masuk sangat padat. Dikarenakan arus pergerakan kapal yang cukup padat di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin maka diperlukan suatu pelayanan yang baik dan tepat agar segala proses kegiatan pelayanan jasa dapat berjalan dengan lancar.

Baik buruknya sistem operasional pelayanan pemanduan sangat berpengaruh terhadap kelancaran masuk dan keluarnya kapal. Pelabuhan Trisakti Banjarmasin telah mengupayakan pelayanan pemanduan yang baik, aman, tertib dan terartur agar proses pelayanan pandu dapat berjalan dengan optimal. Sistem pelayanan pemanduan pada PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang

Banjarmasin terlaksana dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) sehingga arus masuk dan keluar kapal berjalan dengan tertib dan lancar, namun ada beberapa kendala yang ditemukan pada pelaksana teknis saat proses pemanduan seperti faktor alam pasang surut air yang berpengaruh terhadap kelancaran dan keselamatan kapal. Maka seorang pandu harus mengetahui keadaan perairan di wilayah wajib pandu sebelum melaksanakan pemanduan kapal agar kapal tidak kandas. Kapal kandas dapat berpengaruh terhadap keselamatan kapal baik itu muatan maupun crew kapal dan juga pandu itu sendiri, juga dapat berdampak pada kelancaran proses olah gerak kapal karena pihak penyedia jasa akan mengalami pemberhentian waktu kerja untuk melakukan investigasi terhadap kecelakaan yang terjadi dan itu akan memakan biaya perbaikan dan lain-lain.

Berdasarkan uraian tersebut di atas penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul **"ANALISIS SISTEM OPERASIONAL PELAYANAN PEMANDUAN TERHADAP KESELAMATAN KAPAL DI PELABUHAN TRISAKTI BANJARMASIN"**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka penulis mengambil rumusan masalah yaitu, Bagaimana sistem operasional pelayanan pemanduan terhadap keselamatan kapal di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin ?

C. Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui sistem operasional pelayanan pemanduan terhadap keselamatan kapal di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat secara teoritis

Untuk mengetahui sistem operasional pelayanan pemanduan terhadap keselamatan kapal di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

2. Manfaat secara praktis

Untuk menambah pengalaman dan pemahaman yang akan terjadi pada saat pemanduan kapal agar dapat mengurangi kecelakaan demi kelancaran pemanduan.

E. Hipotesis

Berdasarkan pada masalah yang telah dikemukakan tersebut maka hipotesis dalam penulisan judul penelitian ini adalah diduga akibat kurangnya budaya keselamatan pada saat proses pelayanan pemanduan mengakibatkan potensi yang beresiko pada keselamatan kapal di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pelabuhan

Beberapa pengertian pelabuhan:

1. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Nomor PM 146 tahun 2016 tentang, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batasan-batasan tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sedangkan pengertian kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggara pelabuhan dan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang, dan atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.
2. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Penyelenggaraan Pelabuhan Laut Nomor PM 146 tahun 2016 tentang penyelenggaraan pelabuhan laut, yang dimaksud pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Sedangkan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor PM 51 tahun 2015, yang dimaksud pelabuhan umum adalah pelabuhan yang terbuka untuk umum dan berada dibawah pengelolaan Perum Pelabuhan.

B. Pengertian Kapal

Kapal laut adalah kapal yang memenuhi persyaratan berlayar di laut atau yang diperuntukkan untuk itu menurut Harry Gianto dan Arso Martopo, (1990:1). Kapal dagang berdasarkan rutenya dapat dibagi menjadi *tramper* dan *liner*. *Tramper* adalah kapal dengan tujuan, rute dan jadwal yang tidak tetap, sedangkan *liner* adalah kapal yang memiliki tujuan, trayek pelayaran dan tujuan yang tetap.

Jadi dapat disimpulkan bahwa kapal adalah kendaraan pengangkut penumpang dan barang di perairan seperti halnya sampan atau perahu. Kapal biasanya cukup besar untuk membawa perahu kecil seperti sekoci. Sedangkan dalam istilah Inggris, dipisahkan antara *ship* yang lebih besar dan *boat* yang lebih kecil. Secara kebiasaannya kapal dapat membawa perahu tetapi perahu tidak dapat membawa kapal. Ukuran sebenarnya dimana sebuah perahu disebut kapal selalu ditetapkan oleh undang-undang dan peraturan atau kebiasaan setempat.

C. Pengertian Standar Operasional Prosedur (SOP)

Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator indikator teknis, administratif dan prosedural sesuai dengan tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan.

Tujuan pembuatan SOP adalah untuk menjelaskan perincian atau standar yang tetap mengenai aktivitas pekerjaan yang berulang-ulang yang diselenggarakan dalam suatu organisasi. SOP yang baik adalah SOP yang mampu menjadikan arus kerja yang lebih baik, menjadi panduan untuk karyawan baru, penghematan biaya, memudahkan pengawasan, serta mengakibatkan koordinasi yang baik antara bagian-bagian yang berlainan dalam perusahaan.

Tujuan Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah sebagai berikut :

1. Untuk menjaga konsistensi tingkat penampilan kinerja atau kondisi tertentu dan kemana petugas dalam melaksanakan sesuatu tugas atau pekerjaan tertentu.
2. Sebagai acuan dalam pelaksanaan kegiatan tertentu bagi sesama pekerja, dan supervisor.
3. Untuk menghindari kegagalan atau kesalahan (dengan demikian menghindari dan mengurangi konflik), keraguan, duplikasi serta pemborosan dalam proses pelaksanaan kegiatan.
4. Merupakan parameter untuk menilai mutu pelayanan.
5. Untuk lebih menjamin penggunaan tenaga dan sumber daya secara efisien dan efektif.
6. Untuk menjelaskan alur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari petugas yang terkait.
7. Sebagai dokumen yang akan menjelaskan dan menilai pelaksanaan proses kerja bila terjadi suatu kesalahan atau dugaan mal praktek dan kesalahan administratif lainnya.

Manfaat SOP atau yang sering disebut sebagai prosedur tetap (protap) :

1. Sebagai standarisasi cara yang dilakukan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan khusus, mengurangi kesalahan dan kelalaian.
2. SOP membantu staf menjadi lebih mandiri dan tidak tergantung pada intervensi manajemen, sehingga akan mengurangi keterlibatan pimpinan dalam pelaksanaan proses sehari-hari.
3. Meningkatkan akuntabilitas dengan mendokumentasikan tanggung jawab khusus dalam melaksanakan tugas.
4. Menciptakan ukuran standar kinerja yang akan memberikan pegawai cara konkret untuk memperbaiki kinerja serta membantu mengevaluasi usaha yang telah dilakukan.

5. Menciptakan bahan-bahan training yang dapat membantu pegawai baru untuk cepat melakukan tugasnya.
6. Menunjukkan kinerja bahwa organisasi efisien dan dikelola dengan baik.
7. Menyediakan pedoman bagi setiap pegawai di unit pelayanan dalam melaksanakan pemberian pelayanan sehari-hari.
8. Menghindari tumpang tindih pelaksanaan tugas pemberian pelayanan.
9. Membantu penelusuran terhadap kesalahan-kesalahan prosedural dalam memberikan pelayanan. Menjamin proses pelayanan tetap berjalan dalam berbagai situasi.

D. Pengertian Pelayanan Pemanduan

Berikut pengertian pelayanan dan pemanduan:

1. Pelayanan

Menurut Fred Luthan dalam bukunya Moenir (1995:6), menjelaskan pelayanan sebagai sebuah proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain yang menyangkut segala usaha yang dilakukan orang lain dalam rangka mencapai tujuannya.

2. Pemanduan

Menurut Undang-undang Pelayaran No. 17 Tahun 2008 (Bab I Pasal 1), Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan. Sedangkan menurut Capt. Arso Martopo (2004 : 5), mempunyai definisi-definisi tentang :

- a. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam bantu-membantu nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi

tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungan.

- b. Penundaan kapal adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat ke atau untuk melepaskan dari dermaga, *jetty*, *trestle*, *pier*, pelampung, *dolphin*, kapal dan fasilitas tambat lainnya dengan menggunakan kapal tunda.

3. Pelayanan Pemanduan Kapal

Pelayanan pemanduan kapal merupakan kegiatan pelayaran untuk keselamatan pelayaran, khususnya untuk memasuki kawasan pelabuhan umum maupun khusus, baik yang pernah masuk maupun yang belum masuk, untuk keselamatan kapal dalam memasuki pelabuhan dengan aman, dan menurut Drs. H. Tjetjep Karsafman, Ks (2004 : 66), ada beberapa faktor pendukung dalam pelayanan pemanduan yaitu :

a. Peralatan pemanduan

1) Kapal Pandu (*Pilot Boat*)

Kapal Pandu digunakan untuk mengantar atau menjemput pandu dari atau ke kapal yang berada di perairan, pada saat akan memandu kapal masuk atau sesuai melayani kapal kapal yang keluar dari pelabuhan. Kapal Pandu yang beroperasi di pelabuhan-pelabuhan terdiri dari berbagai tipe, antara lain yaitu: *AP*, *MP I*, *MP I-S*, dan *MP I-F*. Dengan ukuran panjang Kapal Pandu ± 15 meter, dan lebar ± 3 meter, dengan daya 150-170 HP.

2) Kapal Tunda (*Tug Boat*)

Kapal Tunda digunakan untuk membantu olah gerak kapal kapal yang dilayani. Fungsi kapal tunda adalah untuk mendorong (*to push*), menarik (*to tow*), dan menggandeng (*to tug*). Kapal-kapal tunda yang digunakan di

pelabuhan saat ini berukuran panjang ± 30 meter dan lebar ± 6 meter, dengan daya 600-2400 HP.

3) Kepil (Kapal *Mooring Boat*)

Kapal Kepil digunakan oleh regu kepil untuk menerima ujung tros atau sling kapal dan mengikatnya di bouy tambat. Atau untuk melepas tros dari bouy tambat pada saat kapal akan berangkat. Tipe-tipe kapal kepil berdasarkan dayanya dibagi menjadi dua yaitu dengan daya 120 s/d 150 HP dan 200 s/d 350 HP dengan jumlah SBK sebanyak 4 orang, panjang kapal kepil ± 12 meter, dan lebar $\pm 2,5$ meter.

b. Sumber daya manusia

Setiap pandu dalam melaksanakan tugasnya harus memiliki keterampilan dan keahlian sesuai dengan tanggung jawabnya, keterampilan dan keahlian tersebut dapat diperoleh dalam mengikuti pelatihan pandu yang dilaksanakan oleh penyelenggara yang ditunjuk Direktur Jenderal Perhubungan Laut, berdasarkan KM 24 Tahun 2002 Pasal 18, untuk dapat mengikuti pelatihan pandu harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- 1) Pelaut Nautik berijazah ANT III.
- 2) Berpengalaman sebagai perwira atau Nakhoda (diutamakan) dikapal dengan masa layar minimal 3 (tiga) tahun.
- 3) Sehat jasmani dan Rohani yang dibuktikan dengan keterangan kesehatan dari Rumah Sakit Resmi yang ditunjuk oleh Badan Kesehatan Kerja Pelayaran (BK2P).

c. Sistem dan prosedur pelayanan pemanduan

Sistem dan prosedur pelayanan jasa kepelabuhanan prosedur perencanaan pelaksanaan pemanduan yaitu :

- 1) Mencetak PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) dari komputer *on-line* setelah menerima informasi dari via

telpon dari pegugas PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap) dan perusahaan pelayaran.

- 2) Hasil cetakan PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) untuk pelaksanaan hari berjalan, langsung ditulis dalam DHRGK (Daftar Harian Gerakan Kapal) atau white board.
- 3) Menuliskan pandu Bandar yang akan melaksanakan pemanduan berdasarkan urutan jaga yang ditulis DHRGK (Daftar Harian Gerakan Kapal).
- 4) Berkas PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) tersebut disimpan dalam satu map tersendiri.
- 5) Hasil cetakan PPKB (Permintaan Pelayanan kapal dan Barang) selanjutnya disatukan dalam satu map untuk menyusun DHRGK (Daftar Harian Gerakan Kapal) tanggal berikutnya.
- 6) Mengirim DHRGK (Daftar Harian Gerakan Kapal) ke koordinator pandu bandar untuk penelitian dan tanda tangan.
- 7) Pelaksanaan pemanduan menerima informasi dari agen kapal, menara pengawas via telpon dan radio VHF bahwa kapal siap menerima pandu.
- 8) Petugas pelayanan pandu membuat SPK (Surat Perintah Kerja) pandu Bandar yang ditanda tangani koordinator dan asisten manajer pemanduan.
- 9) Pelaksanaan pelayanan pemanduan menyerahkan SPK (Surat Perintah Kerja) pandu bandar yang ditunjuk (sesuai dengan nama dalam SPK).
- 10) Pandu Bandar menerima SPK dan diteruskan ke supervisor Operasi Sarana Bantu (OSP) untuk meminta kapal tunda (sarana Bantu).

- 11) Supervisor operasi sarana bantu pemanduan kapal tunda yang akan membantu kapal yang sesuai dengan nama dalam SPK.
- 12) Pelaksanaan pemanduan SPK pandu Bandar diisi jam terakhir penundaan dan diserahkan kembali ke petugas pelaksanaan pelayanan pandu.

Bila faktor-faktor diatas tidak terpenuhi oleh pengelola pelabuhan dapat mempengaruhi pelayanan pemanduan kapal sehingga mengakibatkan keterlambatan proses pemanduan kapal yang berdampak atas tidak tercapainya produktifitas pelayanan pemanduan.

E. Pengertian Sistem dan Prosedur Pemanduan Kapal

1. Pengertian Sistem

Menurut Mulyadi dalam bukunya, Sistem Akuntansi, 2001, **sistem** adalah suatu jaringan prosedur yang dibuat menurut pola yang terpadu untuk melaksanakan kegiatan pokok organisasi.

2. Pengertian Prosedur

Prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi organisasi yang terjadi berulang-ulang.

3. Perencanaan Pemanduan

a. Kepala Sub Dinas Perencanaan Pemanduan bertugas :

- 1) Menerima PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) dari agen pelayaran yang telah ditetapkan oleh petugas PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap) dan telah ada bukti pengesahan pembayaran dari petugas Uper/ Non uper.
- 2) Mengevaluasi dan mengoreksi kebenaran data-data kapal dan bukti pembayaran yang telah disyahkan.
- 3) Merencanakan dan menetapkan jam pelayanan pemanduan.

- 4) Menandatangani PPKB yang telah ditetapkan kepada agen pelayaran.
- b. Kepala Satuan Pelaksana Perencanaan Pelayanan Pemanduan bertugas:
 - 1) Menerima PPKB dan menuliskannya ke dalam Daftar Rencana Harian Gerakan Kapal dan pelaksanaannya.
 - 2) Menginformasikan ke kapal sehubungan dengan rencana pelayanan pemanduan melalui Menara Pengawas Kepanduan.
 - c. Kepala Satuan Pelaksana Pelayanan Telepon dan Radio bertugas menerima informasi rencana pelayanan pemanduan untuk diteruskan kepada kapal yang akan dilayani, jika kapal yang akan dilayani siap.
 - d. Kepala Dinas Pemanduan bertugas:
 - 1) Membuat Surat Perintah Kerja (SPK) pandu bandar dan menandatangani kemudian diserahkan kepada pandu yang bersangkutan, untuk selanjutnya diteruskan kepada kepala sub dinas operasi sarana pemanduan untuk penyiapan sarana yang dibutuhkan, jika kapal yang akan dilayani tidak siap.
 - 2) Pelaksanaan pelayanan pemanduan dibatalkan dan apabila ada kapal telah siap pihak pelayaran membuat PPKB baru.
 - e. Kepala Sub Dinas Operasi Sarana Pemanduan bertugas menerima SPK dari pandu kemudian menentukan sarana bantu pemanduan, sarana bantu berupa kapal tunda, motor pandu, motor kepil, mobil angkutan pandu. Sesuai dengan keperluan kapal dan Peraturan Pemerintah (SK. Menteri Nomor 66 tahun 1994).
4. Pelaksanaan Pemanduan
 - a. Pandu melaksanakan tugas sesuai nomor urut jaga dan SPK yang telah diterima.

- b. Sarana bantu pemanduan disiapkan, pandu menuju ke kapal untuk melaksanakan pelayanan pemanduan.
- c. Sarana bantu pemanduan melaksanakan tugasnya.
- d. Setelah pelayanan pemanduan selesai dilaksanakan, pandu menyelesaikan administrasi pemanduan.
- e. Administrasi pemanduan selesai, pandu dan saran bantu kembali ke pangkalan divisi kepanduan untuk stand-by tugas berikutnya.

Menurut Ordonasi Dinas Kepanduan Tahun 1927 (*Loodsdiens Ordonasi* No. 62 Tahun 1927), disebutkan bahwa pandu hanya sebagai advisor, sedangkan tanggung jawab keselamatan kapal tetap pada nahkoda.

- a. Perairan wajib pandu adalah perairan yang ditentukan pemerintah c/q Dirjenla dimana kapal-kapal dengan ukuran tertentu (sekarang ditentukan ukuran 150 GRT ke atas) yang akan keluar masuk ataupun mengadakan gerakan tersendiri. Jika masih dalam perairan pandu tersebut maka harus menggunakan jasa pandu.
- b. Perairan Pandu luar biasa adalah perairan yang ditentukan oleh pemerintah Direktur Jendral Perhubungan Laut bahwa di perairan tersebut boleh menggunakan pandu atau tidak. Biasanya perairan tersebut nantinya akan dijadikan perairan wajib pandu.

Dalam pelaksanaan pelayanan pandu di pelabuhan yang memiliki alur pelayaran pada umumnya dibagi dua, yaitu pandu bandar yang memandu kapal-kapal di kolam pelabuhan dan pandu laut yang memandu kapal-kapal dari kolam pelabuhan ke batas luar perairan wajib pandu, atau sebaliknya.

Tugas lain dari pandu adalah membantu syahbandar dalam tugas-tugas keselamatan pelayaran dan juga mengawasi serta mengamati alur pelayaran, baik dari pendangkalan maupun

pencemaran perairan. Di Indonesia pandu adalah pegawai PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia dan negara lain pandu bisa dari perusahaan swasta (pandu swasta).

Tarif pemanduan didasarkan pada besarnya kapal yang dipandu (GRT, Gross Register Ton), jauh dekatnya jarak pemanduan atau lama waktu pemanduan dan faktor sulit tidaknya alur pelayaran. Supervisor Pandu saat ini dijabat oleh Administrator Pelabuhan. Atas saran pandu dapat memberikan dispensasi bebas tanpa pandu kepada kapal-kapal yang melayani atau mengadakan olah gerak tersendiri di perairan wajib pandu dengan ketentuan pada saat ini tidak ada pandu, nahkoda sudah sering kali keluar masuk perairan wajib pandu dimaksud. Pemberian dispensasi hanya untuk satu kali pelayaran baik keluar ataupun masuk.

Saat ini kapal-kapal yang dibebaskan dari tarif jasa pemanduan sebagai berikut :

- a. Kapal rumah sakit dalam keadaan perang.
- b. Kapal perang Republik Indonesia dan kapal negara Republik Indonesia untuk tugas pemerintah/negara.
- c. Kapal yang masuk ke pelabuhan untuk meminta pertolongan kemanusiaan.
- d. Kapal penyeberangan (Ferry) yang secara tetap dan teratur berlayar kurang dari 24 jam di perairan wajib pandu.

Untuk dapat mendapatkan tugas pemanduan dengan baik diperlukan sarana penunjang yaitu motor pandu yaitu kapal untuk menjemput atau mengantar pandu di tengah laut, kapal tunda yaitu untuk membantu menyandarkan kapal, maupun untuk mengawal pada alur pelayaran sempit, dan regu kepil (regu kepil darat dan regu kepil laut) untuk membantu mengikat/melepas tali kapal.

Untuk mengukur tingkat keberhasilan pelayanan pandu atau kinerja operasional pandu, ada dua macam waktu tunggu (waiting time) dan waktu olah gerak kapal (approach time). Waktu tunggu

pelayanan pandu, dihitung sejak permintaan pandu sampai dengan pandu naik kapal. Sedang approach time adalah jumlah jam yang digunakan pelayanan pemanduan, sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai ikat tali di tambatan atau sebaliknya.

5. Tata Cara Memperoleh Izin Untuk Melakukan Pemanduan

Pemberian izin untuk menyelenggarakan Pelayanan Jasa Pemanduan diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2011 tentang pemanduan. dalam Peraturan-peraturan tersebut diatur bahwa dalam hal Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan belum menyediakan jasa pandu di perairan wajib pandu dan pandu luar biasa yang berada di alur-pelayaran dan wilayah perairan pelabuhan, pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan yang memenuhi persyaratan setelah memperoleh izin dari Menteri Perhubungan (Pasal 114 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian dan Pasal 22 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2011) tentang pemanduan; Izin Pelaksanaan pemanduan sebagaimana dimaksud diatas ditetapkan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan usulan dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Pasal 23 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2011); Usulan sebagaimana dimaksud diatas dilengkapi dengan hasil kajian pemenuhan persyaratan pemberian pelayanan jasa pemanduan sebagaimana diatur dalam Pasal 21 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2011 (Pasal 23 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2011); Persyaratan yang harus dipenuhi oleh Badan Usaha Pelabuhan untuk dapat menyelenggarakan jasa pemanduan sebagaimana dimaksud diatas, merujuk pada Pasal 21 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2011 antara lain:

- a. Menyediakan petugas pandu yang memenuhi persyaratan.
- b. Menyediakan sarana bantu pemanduan yang memenuhi persyaratan.
- c. Menyediakan prasarana pemanduan yang memenuhi persyaratan
- d. Memberikan pelayanan pemanduan secara wajar dan tepat sesuai system dan prosedur pelayanan yang ditetapkan.

Persyaratan sarana bantu dan prasarana pemanduan sebagaimana dimaksud pada Pasal 21 ayat (2) huruf b, dan huruf c, untuk Perairan Wajib Pandu Kelas 1, adalah Persyaratan Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan disesuaikan dengan kelas Perairan Wajib Pandu, faktor-faktor Perairan Wajib Pandu Kelas I Perairan Wajib Pandu Kelas II Perairan Wajib Pandu Kelas III.

6. Sarana Bantu Pemanduan

Tabel 2.1 sarana bantu pemanduan

No	Sarana Bantu	Satuan	2015	2016	2017	2018	2019
1	Kapal Tunda	Unit	2	2	2	2	2
2	Kapal Pandu	Unit	2	2	2	2	2
3	Kapal Kepil	Unit	1	1	2	2	2

Sumber: PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin 2019

- a. Kapal tunda paling sedikit 2 unit dengan jumlah kekuatan paling rendah 4.000 DK.
- b. Kapal pandu paling sedikit 2 unit berkecepatan paling rendah 12 knots.
- c. Kapal kepil paling sedikit 2 unit berkecepatan paling rendah 7 knots.

7. Prasarana Pemanduan

- a. Stasiun pandu/menara pengawas/kantor luas bangunan paling sedikit 350 m² dengan kelengkapannya.
- b. VHF handy talky untuk tiap personil pandu dengan frekuensi sesuai ketentuan internasional.
- c. Baju renang (life jacket) untuk setiap personil pandu.
- d. Kendaraan dan rumah operasional disesuaikan dengan kebutuhan.

Dari ketentuan Peraturan Perundang-undangan diatas, maka berikut adalah langkah-langkah untuk mendapatkan izin penyelenggaraan jasa pemanduan (yang didalamnya termasuk jasa penundaan dan pengepilan).

- a. Perusahaan yang hendak menyelenggarakan jasa pemanduan harus mempunyai izin usaha sebagai Badan Usaha Pelabuhan, mengenai syarat-syaratnya diatur secara khusus dalam Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan. Dalam Pasal 71 ayat (3) Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 2009 ini, diatur mengenai persyaratan yang harus dipenuhi untuk mendapatkan izin usaha sebagai BUP, yaitu memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak; berbentuk Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau Perseroan Terbatas yang khusus didirikan di bidang kepelabuhanan; memiliki akte pendirian perusahaan; dan memiliki keterangan domisili perusahaan.
- b. Perairan yang hendak diselenggarakan pemanduan oleh Badan Usaha Pelabuhan pertama-tama perlu ditetapkan terlebih dahulu sebagai perairan wajib pandu atau perairan pandu luar biasa. Untuk itu, administrator pelabuhan yang berwenang mengirimkan surat kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang berisi usulan penetapan perairan wajib pandu atau pandu luar biasa beserta titik koordinatnya. Selanjutnya, Direktur Jenderal Perhubungan Laut akan melakukan penelitian dan evaluasi terhadap nilai kesulitan faktor kapal yang

mempengaruhi keselamatan pelayaran dan faktor di luar kapal yang mempengaruhi keselamatan pelayaran . Sebagai informasi, perairan wajib pandu adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya wajib dilakukan pemanduan bagi kapal berukuran tonase kotor tertentu. Sedangkan perairan pandu luar biasa adalah suatu wilayah perairan yang karena kondisi perairannya tidak wajib dilakukan pemanduan, namun apabila nahkoda memerlukan pemanduan dapat mengajukan permintaan untuk menggunakan fasilitas pemanduan. Perairan pandu ini ditetapkan oleh Menteri untuk perairan wajib pandu dan Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk perairan pandu luar biasa.

- c. Badan Usaha Pelabuhan yang bersangkutan mengirim surat agar dapat diberikan izin menyelenggarakan pemanduan di perairan yang sebelumnya telah ditetapkan sebagai perairan wajib pandu atau perairan pandu luar biasa. Agar izin tersebut diberikan, Badan Usaha Pelabuhan harus memenuhi persyaratan sebagaimana diatur oleh Pasal 21 ayat (2) dan (3) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan. Apabila memenuhi persyaratan, maka Direktur Jenderal Perhubungan Laut akan memberikan usulan izin pelaksanaan pemanduan yang akan ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Penetapan oleh Menteri ini bentuknya adalah SK Menteri yang memberikan izin kepada kapal untuk menyelenggarakan pemanduan di perairan wajib pandu.

F. Pengertian Keselamatan Kapal

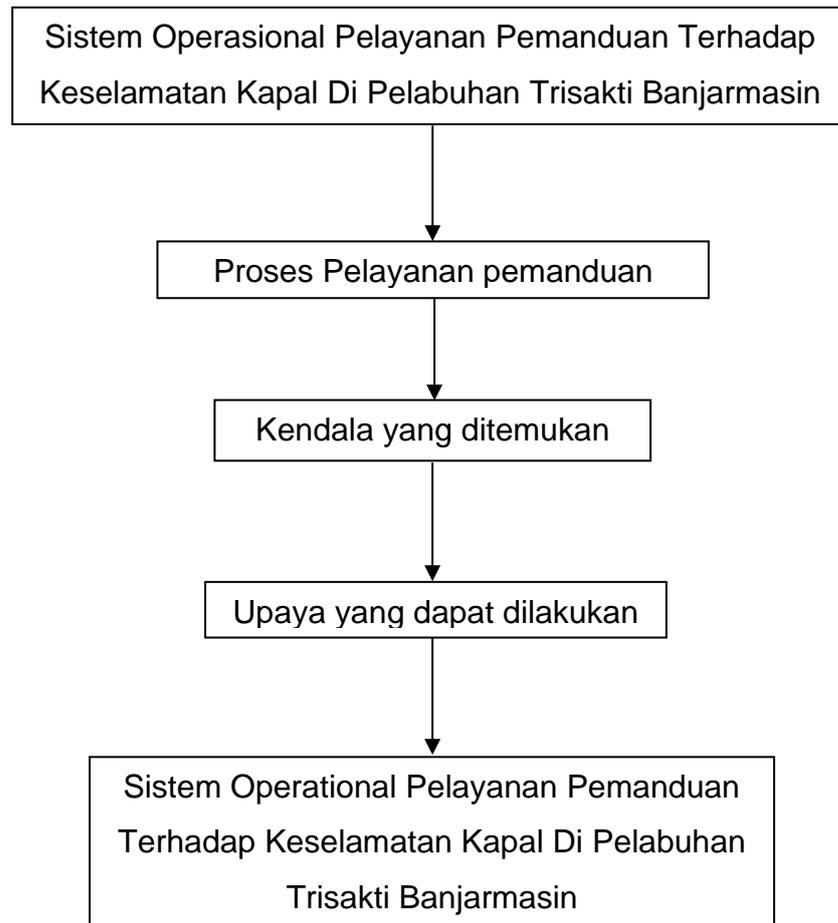
Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi syarat material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronik kapal, yang terbukti dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

Sistem keselamatan dan keamanan menjadi faktor penting yang harus diperhatikan dan sebagai dasar dan tolak ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan dalam pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sistem navigasi maupun sumber daya manusia yang terlibat didalamnya. Maraknya terjadinya kecelakaan baik kapal tenggelam, kapal kandas, tersapu ombak hingga gagal bersandar di pelabuhan, bukti bahwa system keselamatan pelayaran tersebut belum optimal, untuk mewujudkan keselamatan pelayaran dan keamanan pelayaran dibutuhkan peran semua.

Demi menjaga keselamatan kapal dan muatannya, pada waktu kapal memasuki alur pelayaran menuju kolam pelabuhan untuk berlabuh ataupun untuk merapat di dermaga, nahkoda memerlukan advisor yaitu seorang pandu. Pandu adalah seorang ahli yang sudah berpengalaman layar dan lulus sekolah pemanduan selama satu tahun yang diadakan oleh Dirjen Perhubungan Laut.

G. Kerangka Pikir Penelitian

Gambar 2.1 Kerangka Pikir



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis dan Variabel Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis pada saat melakukan penelitian adalah jenis penelitian deskriptif. Deskriptif yaitu data yang diperoleh berupa informasi-informasi sekitar pembahasan, baik secara lisan maupun tulisan.

2. Variabel Penelitian

Apabila disesuaikan dengan jenis penelitian maka penulis mengambil variabel penelitian adalah sistem operasional, keselamatan kapal, pemahaman pandu terhadap pasang surut, komunikasi, dan jaringan IT

B. Definisi Operasional Variabel

1. Standar Operasional Prosedur (SOP)

Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah pedoman atau acuan untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikatorin dikatorteknis, administrasif dan prosedural sesuai dengan tata kerja, prosedur kerja dan sistem kerja pada unit kerja yang bersangkutan.

2. Pelayanan

Menurut Fred Luthan dalam bukunya Moenir (1995:6), mejelaskan pelayanan sebagai sebuah proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain yang menyangkut segala usaha yang dilakukan orang lain dalam rangka mencapai tujuannya.

3. Pemanduan

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 24 KM tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pemanduan, Bab I pasal 1 ayat 1,

“Pemanduan adalah kegiatan dalam membantu Nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal dan lingkungannya”.

4. Keselamatan Kapal

Keselamatan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi syarat material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk radio dan elektronik kapal, yang terbukti dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.

5. Sistem

Menurut Mulyadi dalam bukunya, Sistem Akuntansi, 2001, **sistem** adalah suatu jaringan prosedur yang dibuat menurut pola yang terpadu untuk melaksanakan kegiatan pokok organisasi.

6. Prosedur

Prosedur adalah suatu urutan kegiatan klerikal, biasanya melibatkan beberapa orang dalam satu departemen atau lebih, yang dibuat untuk menjamin penanganan secara seragam transaksi organisasi yang terjadi berulang-ulang.

7. Pemanduan Kapal

Pemanduan Kapal adalah kegiatan pandu dalam membantu Nahkoda kapal, agar navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib dan lancar dengan memberikan informasi tentang keadaan perairan setempat yang penting demi keselamatan kapal, penumpang dan muatannya sewaktu memasuki alur pelayaran menuju dermaga.

C. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi Penelitian

Populasi merupakan seluruh unit yang akan diteliti dan setidaknya satu sifat yang sama dan yang menjadi populasi dalam penulisan ini yaitu seluruh pandu dan karyawan operator Radio di Kantor Pemanduan.

2. Sampel Penelitian

Sampel merupakan representasi dari populasi yang diteliti dan yang menjadi sampel dalam peneliti ini yaitu seluruh pandu dan karyawan operator Radio di Kantor Pemanduan Pelabuhan Trisakti Banjarmasin.

D. Teknik pengumpulan Data dan Instrument Penelitian

Penelitian di samping perlu menggunakan metode yang tepat, juga perlu memilih teknik dan alat pengumpulan data relevan. Penggunaan teknik dan alat pengumpulan data yang tepat memungkinkan diperolehnya data yang objektif.

Dalam melaksanakan penelitian, seorang peneliti menggunakan beberapa metode tertentu dalam mengumpulkan data yang tersusun secara sistematis sesuai dengan tujuan penelitian. Di dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain :

1. Interview

Interview atau sering disebut juga wawancara mempunyai definisi suatu proses komunikasi interaksional antara dua pihak. Cara pertukaran yang digunakan adalah cara verbal dan nonverbal dan mempunyai tujuan tertentu yang spesifik. (interview terlampir).

2. Observasi

Prose pengamatan dan pencatatan secara sistematis mengenai gejala-gejala yang diteliti. Obsevasi ini menjadi salah satu dari teknik pengumpulan data apabila sesuai dengan tujuan penelitian, yang

direncanakan dan dicatat secara sistematis, serta dapat dikontrol keandalannya (reliabilitas) dan kesahihannya (validitasnya). Observasi dilakukan terhadap pelayanan pemanduaan selama proses melakukan praktek darat.

E. Teknik Analisis Data

Dalam sistematika penulis menganalisa data yang berupa kata-kata, kalimat yang didapat dari wawancara yang dapat mendukung penelitian serta tulisan yang berisikan tentang paparan uraian yang didapatkan dari studi kepustakaan dan hasil pengamatan.

Setelah data diperoleh dari hasil wawancara, dan pengamatan lau dipelajari, setelah itu mengadakan reduksi data yaitu suatu usaha untk membuat rangkuman dan memilih hal-hal yang secara pokok serat memfokuskan hal-hal yang penting dari hasil wawancara, observasi atau pengamatan tersebut.

Langkah selanjutnya dengan membuat penyajian data, penyajian data adalah penyampaian informasi berdasarkan data yang dimiliki dan disusun secara baik sehingga mudah dilihat, dibaca dan dipahami, sehingga kita lebih mudah dalam membuat kesimpulan.

Sehingga teknik analisis data dari skripsi ini yaitu menganalisis pelaksanaan pelayanan pemanduan apakah sesuai dengan SOP (*Standard Operasional Prosedure*).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT Pelindo III Cabang Banjarmasin

Gambaran umum perusahaan meliputi banyak aspek dan kegiatan. Di bawah ini penulis mencoba memberikan beberapa gambaran umum tentang PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin.

PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau lebih dikenal dengan sebutan Pelindo III merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam jasa layanan operator terminal pelabuhan. Perusahaan dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan III Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Peraturan tersebut ditandatangani oleh Presiden Ke-2 Republik Indonesia Soeharto pada tanggal 19 Oktober 1991. Selanjutnya, pembentukan Pelindo III dituangkan dalam Akta Notaris Imas Fatimah, S.H., Nomor : 5, tanggal 1 Desember 1992 sebagaimana telah mengalami beberapa kali perubahan hingga perubahan terakhir dalam Akta Notaris Yatiningsih, S.H, M.H., Nomor: 72, tanggal 10 Juli 2015. Sebagai operator terminal pelabuhan, Pelindo III mengelola 43 pelabuhan dengan 16 kantor cabang yang tersebar di tujuh propinsi di Indonesia meliputi Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Nusa Tenggara Barat, Nusa Tenggara Timur, Kalimantan Tengah, dan Kalimantan Selatan. Keberadaan Pelindo III tak lepas dari wilayah Indonesia yang terbentuk atas jajaran pulau-pulau dari Sabang sampai Merauke. Sebagai jembatan penghubung antar pulau maupun antar negara, peranan pelabuhan sangat penting dalam keberlangsungan dan kelancaran arus distribusi logistik. Pelayanan terbaik dan maksimal merupakan komitmen Pelindo III untuk menjaga kelancaran arus logistik nasional. Komitmen itu tertuang dalam visi perusahaan Berkomitmen

Memacu Integrasi Logistik dengan Layanan Jasa Pelabuhan yang Prima. Mendukung visi tersebut, Pelindo III menetapkan strategi-strategi yang dituangkan dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) yang dievaluasi setiap 4 (empat) tahun sekali. Pelindo III memiliki komitmen yang kuat dalam mewujudkan visi dan misi perusahaan. Oleh karenanya, setiap tindakan yang diambil oleh perusahaan selalu mengacu pada tata kelola perusahaan yang baik (Good Corporate Governance). Perusahaan juga menerbitkan pedoman etika dan perilaku (Code of Conduct) sebagai acuan bagi seluruh insan Pelindo III mulai dari Komisararis, Direksi, hingga Pegawai untuk beretika dan berperilaku dalam proses bisnis serta berperilaku dengan pihak eksternal. Perangkat lain yang mendukung Pelindo III dalam meraih visi dan misi perusahaan adalah penghayatan nilai-nilai Budaya Perusahaan. Sebagai perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa, mengutamakan kepuasan pelanggan adalah menjadi prioritas. Customer Focus menjadi budaya perusahaan yang pertama harus tertanam dalam diri setiap insan Pelindo III, dilanjutkan oleh Care dan budaya perusahaan yang ketiga adalah Integrity.

Pelindo III menjadi salah satu BUMN besar di Indonesia dengan tingkat jumlah aset yang meningkat setiap tahunnya. Pelindo III juga menjadi segelintir BUMN yang memasuki pasar global. Hal ini membuktikan bahwa Pelindo III memiliki daya saing yang tinggi dan menjadi perusahaan berkelas internasional.

Pada PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Banjarmasin letak perusahaan/kantor dan letak perusahaan berbeda. Lokasi perusahaan merupakan persoalan yang sangat penting, karena letak perusahaan yang sangat strategis merupakan penunjang perkembangan perusahaan. Adapun yang dimaksud tempat perusahaan adalah suatu tempat dimana perusahaan melaksanakan aktivitas tekniknya, yakni tempat dimana perusahaan memproduksi dan memberikan pelayanan jasa, sedangkan kedudukan perusahaan

melaksanakan kegiatan administrasi. Pada lokasi kantor PT Pelabuhan Indonesia III (PERSERO) Cabang Banjarmasin terletak di Jalan Barito Hilir Trisakti No. 6 Banjarmasin 70119.

Gambar 4.1 Lokasi PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin



Sumber : PT. Pelabuhan III Cabang Banjarmasin 2018

Seperti halnya dipilihnya lokasi tersebut karena memiliki tempat yang strategis, hal tersebut didasarkan pada :

1. Lokasi kantor tepat berada di sekitar pinggiran Sungai Barito.
2. Lokasi dapat ditempuh berbagai transportasi dengan mudah dan dekat dengan pusat kota, sehingga memperlancar aktivitas perkantoran dan lainnya.
3. Tersedia fasilitas air, listrik, sarana komunikasi, dan berbagai sarana lainnya, sehingga menunjang kegiatan perkantoran.
4. Terletak di lingkungan perkantoran yang cukup vital di Banjarmasin.

Gambar 4.2 PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin



Sumber: PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

Adapun lokasi pelabuhan yang dimiliki oleh PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin terdiri dari tiga pangkalan, yakni :

1. Pangkalan Trisakti

Pangkalan Trisakti berada di tepi Sungai Barito diperuntukan bagi kapal – kapal Samudera, kapal petikemas, kapal penumpang dan kapal intrinsuler yang mempunyai panjang kapal (LOA) di atas 50 m. Pangkalan Trisakti terletak kurang lebih 40 km dari muara Sungai Barito dan berada pada koordinat 3'40" LS dan 114 34'25" BT.

2. Pangkalan Martapura Baru

Pangkalan Martapura Baru berlokasi di tepi Sungai Martapura yang berdekatan dengan Pangkalan Trisakti, di peruntukan bagi kegiatan kapal intrinsuler mempunyai panjang kapal (LOA) di atas 50 m. Pangkalan Martapura Baru terletak pada koordinat 19'40" LS dan 114 34'25" BT.

3. Pangkalan Martapura Lama

Pangkalan Martapura Lama berlokasi di tepi Sungai Martapura dan berada di tengah kota, diperuntukan bagi kegiatan perahu layar

dengan sistem buruh secara tradisional. Pangkalan Martapura Lama terletak pada koordinat 3 21'00" LS dan 114 34'25" BT.

Pada perusahaan PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin status karyawan tidak semua sebagai karyawan tetap. Karyawan tetap adalah karyawan yang mempunyai ikatan dengan perusahaan dimana sebelum menjadi karyawan tetap seorang karyawan akan lebih dahulu mengikuti tes. Sedangkan karyawan tidak tetap adalah karyawan yang tidak atau belum memiliki ikatan kerja dengan perusahaan.

Jumlah seluruh pegawai PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin sebanyak 513 orang yang terdiri dari 321 orang pegawai tetap, dan 192 orang pegawai tidak tetap. Adapun rincian seluruh pegawai pada masing – masing divisi adalah sebagai berikut:

Tabel 4.1 Daftar Jumlah Pegawai PT Pelindo III
Cabang Banjarmasin

No	Posisi Jabatan	Jumlah
1	General Manager	1 orang
2	Divisi Komersial	87 orang
3	Divisi Konvensional/Pulang Pisau	47 orang
4	Divisi Terminal Petikemas	189 orang
5	Divisi Teknik	29 orang
6	Divisi Keuangan	19 orang
7	Divisi Sistem Manajemen, Keamanan dan Keselamatan kerja	112 orang
8	Divisi Teknologi Informasi	6 orang
9	Divisi SDM/Umum/Hukum/Humas	23 orang

Sumber: PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

Tabel 4.2 Hari dan Jam Kerja PT Pelindo III
Cabang Banjarmasin

Hari	Masuk	Istirahat	Pulang
Senin	08.00 Wita	12.00 – 13.00 Wita	17.00 Wita
Selasa	08.00 Wita	12.00 – 13.00 Wita	17.00 Wita
Rabu	08.00 Wita	12.00 - 13.00 Wita	17.00 Wita
Kamis	08.00 Wita	12.00 – 13.00 Wita	17.00 Wita
Jum'at	07.00 Wita	11.00 – 13.00 Wita	16.00 Wita

Sumber: PT. Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

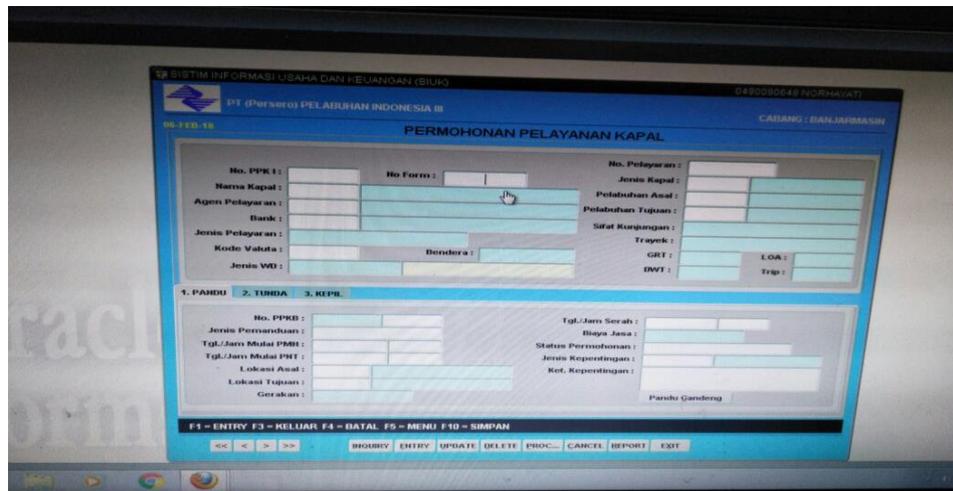
B. Proses Pelayanan Pemanduan

1. Menginput Data Permohonan Jasa Pandu melalui komputer yang telah terkoneksi dengan user ke Database Pelindo.

Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam meng-*entry* data Permohonan Jasa Pandu sebagai berikut :

- a) Pertama membuka *Mozilla Firefox / browser* untuk *login* ke SIUK (Sistem Infomasi Usaha dan Keuangan).
- b) Kedua login untuk membuka sistem Permohonan Jasa Pandu.
- c) Ketiga Pilih Permohonan Jasa Pandu.
- d) Keempat simpan file.

Gambar 4.3 Entry Permohonan Jasa Pandu



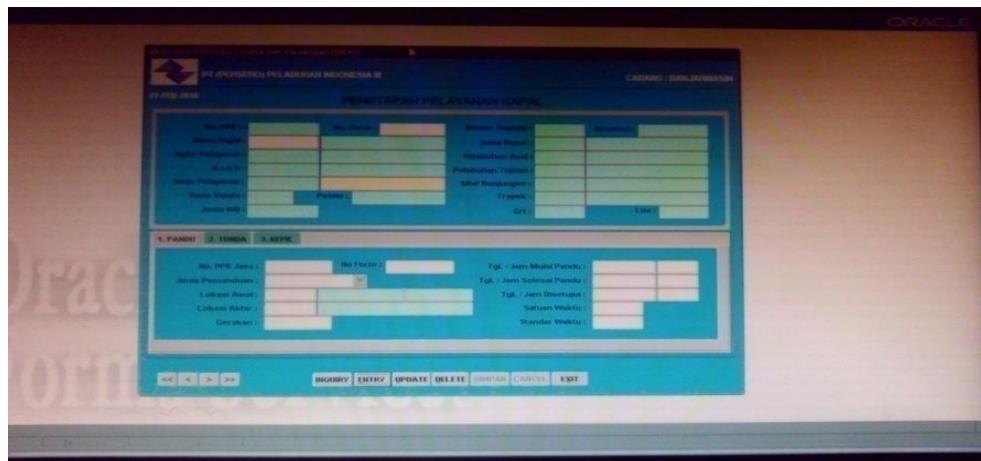
Sumber : PT Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

2. Menginput Data Penetapan Jasa Pandu

Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam meng-*entry* data Penetapan Jasa Pandu melalui komputer yang telah terkoneksi dengan user ke Database Pelindo sebagai berikut :

- Pertama membuka *Mozilla Firefox* untuk *login* ke SIUK (Sistem Infomasi Usaha dan Keuangan).
- Kedua login untuk membuka sistem Penetapan Jasa Pandu.
- Ketiga Pilih Penetapan Jasa Pandu.
- Keempat simpan file.

Gambar 4.4 Entry Penetapan Jasa Pandu



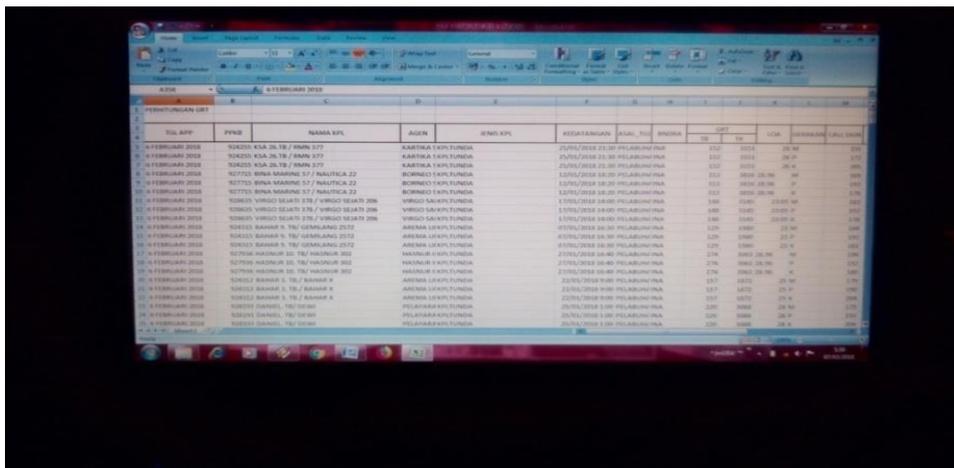
Sumber : PT Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

3. Menginput data *GRT (Gross Tonnage)*

Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam menginput data *GRT* melalui komputer yang telah terkoneksi dengan user ke Database Pelindo sebagai berikut :

- Pertama membuka *file* data *GRT* yang sudah ada di komputer.
- Kedua membuka form *GRT* yang baru.
- Ketiga cari kode sesuai dengan yang tertera di nota.
- Keempat copy kode yang dicari ke *GRT* yang baru.
- Kelima sesudah ter-copy sesuaikan nama kapal tongkang, kode *GRT*, dan kode kapal.
- Keenam selesai menginput Simpan File tersebut.

Gambar 4.5 Menginput Data *GRT (Gross Tonnage)*



Sumber : PT Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

4. Menginput Data Permohonan Jasa Labuh

Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam meng-entry data Permohonan Jasa Labuh melalui komputer yang telah terkoneksi dengan user ke Database Pelindo sebagai berikut :

- Pertama membuka *Mozila Firefox* untuk *login* ke SIUK (Sistem Infomasi Usaha dan Keuangan).
- Kedua login untuk membuka sistem Permohonan Jasa Labuh.
- Ketiga Pilih Permohonan Jasa Labuh.
- Keempat simpan file.

Gambar 4.6 Entry Permohonan Jasa Labuh

The screenshot displays a software application window titled "PERMOHONAN PELAYANAN KAPAL" (Ship Service Request) for PT (Persero) PELABUHAN INDONESIA III, Cabang : BANJARMASIN. The interface is divided into two main sections. The top section contains a form with fields for "No. PPKB I", "No. Form", "GRT", "LOA", "Nama Kapal", "Agen Pelayaran", "Bank", "Jenis Pelayaran", "Kode Valuta", "Sifat Kunjungan", "Pelb. Asal", "Pelb. Tujuan", "Jenis Kapal", "Trayek", and "Jenis WD". The bottom section is titled "DATA PERMOHONAN LABUH" and includes fields for "No. PPKB", "L o k a s i", "Tgl./Jam Mulai", "Tgl./Jam Selesai", "Tgl & Jam Serah", "Biaya Jasa", and "Status PMH". At the bottom of the window, there are buttons for "ENTRY", "UPDA", "DELETE", "CANCEL", "REPOR", and "EXIT".

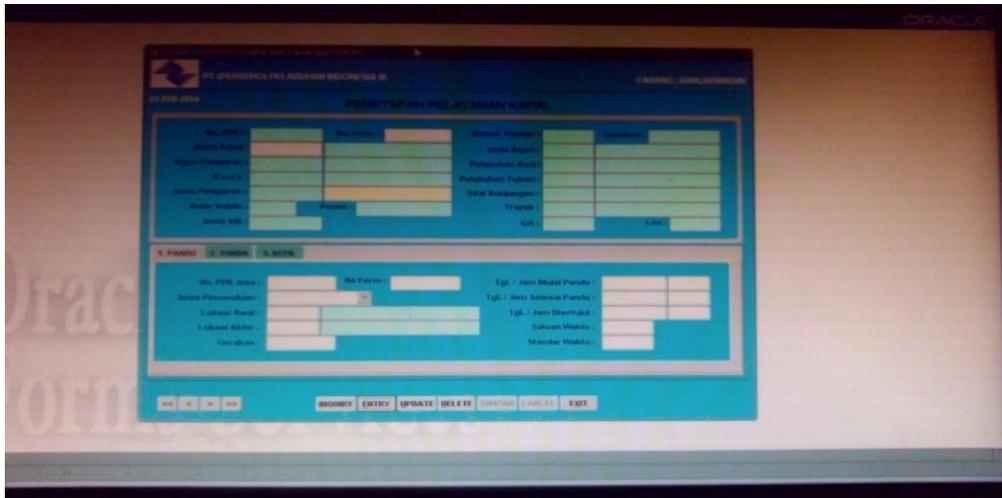
Sumber : PT Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

5. Menginput Data Penetapan Jasa Labuh

Adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam mengentry data Penetapan Jasa Labuh melalui komputer yang telah terkoneksi dengan user ke Database Pelindo sebagai berikut :

- Pertama membuka *Mozilla Firefox* untuk *login* ke SIUK (Sistem Infomasi Usaha dan Keuangan).
- Kedua login untuk membuka sistem Penetapan Jasa Labuh.
- Ketiga Pilih Penetapan Jasa Labuh.
- Keempat simpan file.

Gambar 4.7 Entry Penetapan Jasa Labuh



Sumber : PT Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

C. Proses Pemanduan Kapal di Pelabuhan Trisakti banjarmasin

Pelayanan kapal mencakup mulai dari kapal sebelum memasuki alur hinggaambat di dermaga sampai dengan kapal keluar meninggalkan alur. Pelayanan kapal akan mengacu kepada aturan yang telah disepakati dan kebutuhan pengguna jasa, pengguna jasa dapat menyesuaikan pelayanan yang dibutuhkan.

Berikut adalah prosedur-prosedur pelayanan kapal yang masuk di Pelabuhan Trisaksi Banjarmasin :

1. Prosedur Pelayanan Jasa Kapal

Perusahaan pelayaran menyampaikan Rencana Kedatangan Kapal (*Ship Arrival List –SAL*) ke PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap) PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin untuk kegiatan 1 (satu) minggu yang akan datang, dalam rangkap 3 (tiga) :

- a. Lembar Asli ke PPSA
- b. Lembar kedua ke KSOP
- c. Lembar ketiga ke Arsip Perusahaan Pelayaran

Dengan formulir Perkiraan Biaya Pelayanan Kapal (PBPK) perusahaan pelayaran menghitung sendiri estimasi biaya pelayanan kapal yang terdiri dari :

- a. Labuh
- b. Tambat
- c. Pandu
- d. Tunda
- e. Air

Dengan perkiraan biaya tersebut paling lambat 1 X 24 jam sebelum kapal tiba. Perusahaan pelayaran mengajukan Warkat Dana pada Bank, dan dengan formulir PPKB perusahaan pelayaran mengajukan permintaan pelayanan kapal pada loket PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap), disertai Warkat Dana dan dokumen pendukung. Bila nilai Warkat Dana mencukupi dan perkiraan biaya pelayanan kapal di nilai benar maka PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap) merencanakan dan menetapkan posisi tempat tambatan kapal, alokasi waktu tambat dan pemanduan. Kapal di pandu masuk pelabuhan dan di tambatkan pada posisi tambatan yang telah di tambatkan.

Adapun rincian prosedur pelayanan pemanduan gerakan kapal masuk sebagai berikut :

- a. PPSA selaku unit pelayanan yang dipegang oleh kasubdin operasi pemanduan atau petugas pemanduan yang ditunjuk di PPSA kemudian menerima PPKB pelayanan pemanduan gerakan kapal masuk yang sudah ditetapkan di PPSA.
- b. Meneruskan rencana pelayanan pemanduan gerakan kapal masuk ke operasi radio stasiun pandu Banjarmasin, untuk selanjutnya operator radio stasiun pandu Banjarmasin menerima rencana pelayanan pemanduan gerakan kapal masuk dari PPSA untuk dicatat ke dalam Buku Rencana Harian Gerakan kapal masuk, kapal pindah dan kapal keluar (01).

Setelah dicatat kemudian diteruskan / dikomunikasikan ke operator radio stasiun pandu Taboneo.

- c. Operator Radio Stasiun Pandu Taboneo. Operator radio menerima rencana pelayanan pemanduan gerakan kapal masuk dan diteruskan ke Padis Pandu Bandar No.1 Taboneo. Kemudian Padis Pandu Bandar No.1 membuat surat perintah memandu kapal dan menandatangani atas nama kepala Divisi pelayanan kapal. Operator radio pandu Taboneo menerima berita kedatangan kapal dari Nahkoda kapal dan diteruskan kepada :
 - 1) Pandu pemegang SPK, untuk persiapan pemanduan.
 - 2) Stasiun pandu Banjarmasin, untuk diteruskan kepada juru atur kapal.
 - 3) Juru Atur Kapal, sesuai dengan pemberitahuan kedatangan kapal dan jadwal pengoperasian kapal tunda, memberikan perintah melalui radio VHF kepada Nahkoda kapal tunda dan dicatat di dalam Buku Jurnal Pergerakan Pemakaian kapal-kapal tunda.
 - 4) Nahkoda Kapal Tunda menerima perintah dari juru atur kapal untuk menunda kapal dan dicatat di dalam Buku Jurnal Kapal Tunda dan seterusnya berangkat menuju lokasi kapal yang akan dipandu atau ditunda.
 - 5) Pandu Pemegang SPK menuju ke kapal di Buoy 6 atau ambang luar untuk kemudian memandu kapal masuk ke Pelabuhan Trisakti Banjarmasin untuk dilabuhkan di rede atau langsung sandar di dermaga dengan menggunakan bantuan kapal tunda yang telah diperintah oleh juru atur kapal, mengoreksi dokumen 2A-1 yang sudah ditandatangani oleh nahkoda kapal setelah selesai memandu kapal dan membutuhkan tanda tangan dan meninggalkan kapal menuju stasiun Banjarmasin. Apabila

cuaca buruk maka pandu harus kembali atau tidak berangkat dan surat perintah memandu kapal diganti sambil menunggu cuaca baik. Bila draft kapal melebihi dari kedalaman air maximum yang ditentukan, tetapi Nahkoda menghendaki, maka pandu harus menunggu saat air pasang tertinggi. Bila arah arus di luar ketentuan maka di dermaga Trisakti, dan Martapura sisi dalam utara untuk kapal sandar/lepas berlaku siang hari dan arah arus positif sedangkan pada sisi dalam selatan untuk kapal sandar/lepas berlaku siang hari dan arah arus negatif. Di dermaga kapal tanker di jetty pertamina untuk sandar malam hari arah arus positif sedang untuk lepas malam hari arah arus negatif. Apabila kekuatan arus di luar ketentuan kapal dengan panjang 100 M ke atas bila masuk pelabuhan dalam (kolam pelabuhan) kekuatan arus harus kurang dari 1 knot. Bila kapal tidak siap maka lebih dari 1 (satu) jam dari jam yang ditentukan kapal tidak siap olah gerak untuk dipandu maka dianggap sebagai pembatalan pemanduan dan pandu kembali ke stasiun pandu. Lampiran PPKB, surat perintah memandu kapal dan bentuk 2A-1 dan sistem dan prosedur pelayanan jasa kapal masuk.

Gambar 4.8 SPK pandu

Sumber : PT Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

2. Pelayanan Jasa Pemanduan dan Penundaan

Mengenai operasional pelayanan pemanduan dan penundaan serta labuh atau tambat didasarkan pada “*First Come First Service*” yaitu sesuai dengan urutan permintaan atau kedatangan kapal masuk ke perairan wilayah pelabuhan Trisakti Banjarmasin yang berada di Buoy 6 atau ambang luar kecuali dalam keadaan tenaga pandu terbatas dengan memperhatikan skala prioritas atau kepentingan :

- a. Untuk kapal-kapal yang akan berangkat didahulukan dari kapal shifting atau pindah atau sandar.
- b. Kapal-kapal yang langsung sandar (untuk kapal yang masuk dari Buoy)
- c. Kapal penumpang
- d. Kapal hewan atau ternak
- e. Kapal pengangkut BBM
- f. Kapal container
- g. Kapal angkutan bahan pokok
- h. Kapal amunisi

i. Dan lain-lain

Selama pandu berada di atas kapal, bendera semboyan “H” dinaikkan pada siang hari atau penerangan keliling putih merah tegak pada malam hari.

Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu Nahkoda agar olah gerak kapal dapat dilakukan dengan selamat, tertib dan lancar.

Pandu harus menyelesaikan tugas pemanduannya sejak atau sampai batas perairan wajib pandu dan dilarang mempersingkat jarak pemanduannya (dilarang memotong alur) kecuali ada hal penting berkenaan dengan keselamatannya dan harus dengan persetujuan Nahkoda.

Pandu yang akan melaksanakan tugas pemanduan berada di atas kapal 15 menit sebelum waktu dimulainya pelayanan pemanduan yang telah ditetapkan di dalam PPKB.

Dan sebelum pelaksanaan pemanduan dimulai, pandu wajib menyampaikan informasi mengenai rencana gerakan kapal yang dipandunya kepada stasiun pandu serta meminta informasi mengenai lalu lintas kapal dan alur yang akan dilaluinya dan pandu harus memberikan petunjuk lengkap Nahkoda tentang peta kedalaman alur perairan/kolam pelabuhan dan keterangan lain yang diperlukan termasuk peraturan-peraturan yang berlaku di pelabuhan serta selama dalam pemanduan dilaksanakan pandu wajib memelihara hubungan radio dengan stasiun pandu.

Berikut ini nama-nama pandu pada PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Banjarmasin antara lain:

Table 4.3 daftar nama pandu Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

No.	Nama pandu	Call sign
1	Randal Salu	167
2	Taufan Bahari	168
3	Saud H Slmanjuntak	169
4	Istahyun Tomtowi	170
5	Bunyamin Nuriadi	171
6	Didik K	173
7	Sumbono	177
8	Dedik Dwi C	178
9	Wahyu Gono	179
10	Eko Wardoyo	180
11	Wibowo Santoso	181
12	Ilham Feriayadi	182
13	Ramon Attila	183
14	Alham	184
15	Untung Alfiaji	185
16	Fahrudin Ahmad	186
17	Eko Budi Santoso	187
18	Samuel T.R	188
19	Suparman	189
20	Joko Riawan	190
21	Haris al Rajadi	191
22	Mawan Budianto	192
23	Yogi Harianto	193
24	Dianto Setio P	194
25	Puge Babe S.	195
26	M. Komarudin	196
27	Teguh	198

No	Nama Pandu	Call sign
28	Iman	199
29	Daryanto	200
30	Hari Lusida	201
31	Syarif Syafwan	202
32	Setio Suwarno	203
33	Zunaidin Abdu	204
34	Herman Iskandar	205
35	Rudi Ganda Budi	206
36	Joni Arifin	207
37	Abdusy Syukur	208
38	Unang Sumantri	209
39	Pramadona	210
40	Puad Pantoni	211
41	Irwan Jaya	212
42	Kusnandi	213
43	Akhmadu MUhammad	214
44	Yos Sanova	215
45	Tri Sudiyatmo	216
46	Arianto Muhammad	217
47	Joni W	218
48	Astuki	219

Sumber : PT Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

Pandu sebagai *adviser* sedangkan tanggung jawab tetap berada di tangan nahkoda. Untuk selanjutnya dalam hal pelaksanaan dan penyelenggaraan jasa pemanduan, yang dilaksanakan oleh Pelabuhan Indonesia III Cabang Banjarmasin menyelenggarakan jasa pemanduan bagi kapal dengan :

- a. Isi kotor yang telah ditetapkan sesuai ketentuan (telah ada di dalam bagian perhitungan pemakaian jasa pandu) wajib menggunakan jasa pandu.
- b. Waktu pemanduan dihitung sejak pandu di atas kapal dan berakhir setelah kapal sampai di Buoy.

Secara operasional tugas pandu adalah membantu tugas-tugas ke-syahbandaran dalam bidang keselamatan pelayaran di pelabuhan Trisakti Banjarmasin. Berikut ini daftar nama pandu yang bertugas pada Pelabuhan Trisakti Banjarmasin:

Gambar 4.9 Daftar nama pandu bertugas di
Pelabuhan Trisakti Banjarmasin



Sumber : PT Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

3. Prosedur Pemanduan Gerak Kapal Pindah

Prosedur mutu Pelayanan Pemanduan Gerakan kapal pindah sesuai ISO 9002. Kapal yang mengadakan kegiatan pindah tempat dari rede – tambat atau tambat-tambat harus sesuai dengan prosedur yang berlaku untuk semua kapal wajib pandu yang bergerak pindah di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin. Adapun Rincian Prosedur Pelayanan Pemanduan Gerakan Kapal Pindah antara lain :

Prosedur Pelayanan Pemanduan Gerakan Kapal Pindah antara lain :

- a. Kasubdin Operasi Pemanduan atau petugas pemanduan ditunjuk PPSA menerima PPKB pelayanan pemanduan gerakan kapal pindah yang sudah ditetapkan PPSA dan menetapkan rencana pelayanan pemanduan kapal pindah dan dicatat di Buku Rencana Harian Gerakan Kapal Masuk, kapal pindah dan kapal keluar untuk kemudian meneruskan rencana pelayanan pemanduan gerakan kapal pindah ke operator radio pandu Banjarmasin.
- b. Operator Radio Pandu Banjarmasin menerima rencana pelayanan pemanduan gerakan kapal pindah dari PPSA untuk dicatat dalam Buku Rencana Harian Gerakan kapal masuk, kapal pindah dan kapal keluar diteruskan Rencana Pelayanan pemanduan gerakan kapal pindah ke Padis pandu Bandar, Padis Pandu Bandar yang membawa kapal tidak sampai keluar kolam perairan pelabuhan Trisakti Banjarmasin jadi hanya di bandar saja. (dari Rede-Kade atau Kade- Rede).
- c. Pandu Bandar membuat dan menandatangani surat perintah memandu kapal dan diberikan ke pandu yang bertugas. Pandu pemegang SPMK berdasarkan surat tersebut, pandu meminta langsung atau melalui radio VHF kepada juru atur kapal untuk memerintahkan Nahkoda kapal tunda membantu pemanduan gerakan kapal pindah dan selanjutnya pandu menuju ke kapal yang akan pindah. Apabila tidak menggunakan kapal tunda maka pandu pemegang SPMK memandu kapal menuju tambatan atau rede sesuai penetapan PPSA. Selesai memandu kapal pandu mengoreksi dokumen 2A-1 yang sudah ditandatangani Nahkoda kapal dan membutuhkan tanda tangan dan untuk selanjutnya pandu meninggalkan kapal dan kembali ke stasiun pandu Banjarmasin.

- d. Juru atur kapal menerima permintaan gerakan kapal tunda dari pandu dan dicatat di dalam buku jurnal pergerakan pemakaian kapal-kapal tunda dan memerintahkan Nahkoda kapal tunda melalui radio VHF untuk membantu pelaksanaan pemanduan.
- e. Nahkoda kapal tunda menerima perintah juru atur kapal melalui radio VHF untuk menunda kapal dan dicatat dalam buku jurnal kapal tunda dan berangkat menuju lokasi kapal yang akan dipandu / dipindah.
- f. Bila cuaca buruk pandu harus kembali atau tidak berangkat dan surat perintah memandu kapal diganti sambil menunggu cuaca baik.
- g. Bila Draft kapal melebihi dari kedalaman air maksimum yang ditentukan, tetapi Nahkoda menghendaki maka pandu harus menunggu saat air pasang tertinggi.
- h. Apabila kekuatan arus di luar ketentuan. Kapal dengan panjang 100 M keatas bila masuk pelabuhan dalam (kolam pelabuhan) kekuatan arus kurang dari 1 knot. Dan bila kapal tidak siap maka lebih dari 1 (satu) jam dari jam yang ditetapkan kapal tidak siap olah gerak untuk dipandu maka dianggap sebagai pembatalan pemanduan dan pandu kembali ke stasiun pandu. Pada umumnya perencanaan hanya dapat dilaksanakan 70 persensaja karena pertimbangan cuaca dan faktor lain. Realita di lapangan sebelum kapal mulai ada pergerakan 2 (dua) jam sebelumnya harus ada pengajuan PPKB pada PPSA.

D. Kendala Saat Pelaksanaan Pemanduan Kapal Di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin

Adapun kendala-kendala yang ada pada proses pelayanan kapal jasa pandu yaitu :

1. Terjadinya arus pasang surut yang dapat berakibat pada perubahan sedimentasi yang terjadi disekitar perairan dermaga yang dapat mengakibatkan kapal kandas.
2. Adanya Gangguan Jaringan pada sistem aplikasi Vasa di Tablet yang dimiliki pandu.
3. Kurangnya komunikasi antara Nahkoda, Pandu, Operator Radio Kepanduan dan Pusat Pelayanan Satu Atap.

Table 4.4 Kendala Pemanduan

Nama kapal	Kendala saat Pemanduan	Waktu Kejadian
Tb. MBP 3213 & Bg. MBP 1505	Kapal kandas saat melakukan passing di Rede Trisakti dikarnakan perairan sungai Barito mengalami arus surut.	Rabu, 22 Okt 2018 Pukul : 14.43
Tb. Berau Coal 66 & Bg. Roby 316	Kapal kandas saat melakukan passing di Rede Pulau Bakut.	Jumat, 11 Jan 2019 Pukul : 06.32
MT. Es Aspire	Keterlambatan kapal tiba di Pangkalan Pertamina Kuin Banjarmasin Karna Cuaca Buruk.	Kamis, 24 jan 2019 Pukul : 20.30

Nama kapal	Kendala saat Pemanduan	Waktu Kejadian
KM. Mentaya River	Terjadi missed komunikasi antara pandu, kapal tunda, agen dan nahkoda sehingga terjadi keterlambatan pandu tiba di Bouy 6 Taboneo untuk memandu kapal masuk ke alur Barito.	Kamis, 18 Apr 2019 Pukul : 09.05
KM. Niki Barokah	Gangguan pada aplikasi VASA sehingga pada monitoring SPK pandu, pandu tidak melaksanakan penugasan dan harus dilakukan pengisian secara manual melalui komputer operator radio kepanduan.	Sabtu, 08 Jun 2019 Pukul : 10.00

Sumber : PT Pelindo III Cabang Banjarmasin 2018

E. Upaya Agar Proses Pemanduan Di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin Berjalan Sesuai Standar Operasional Prosedur

Dalam melancarkan proses pemanduan kapal di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin diperlukan penanganan sebagai berikut :

1. Pengamatan tentang pengaruh pasang surut terhadap sedimentasi yang terjadi perlu dilakukan untuk mengetahui perubahan yang terjadi sehingga keamanan kapal yang akan sandar juga terjamin. Serta perlunya ketelitian pandu untuk mengetahui pasang surut sebelum melaksanakan proses pemanduan kapal dari Taboneo masuk ke perairan Barito.

2. Gangguan sistem aplikasi vasa pada ipad pandu sangat mengaruhi laporan kerja pandu saat akan melakukan atau setelah melakukan proses pemanduan kapal, oleh karna itu pihak operator radio pandu harus sesegera mungkin menghubungi pihak IT untuk segera memperbaiki aplikasi tersebut. Jika dalam jangka waktu yang telah disepakati, aplikasi vasa belum stabil maka secepatnya dilakukan pengisian SPK pandu melalui komputer operator pandu.
3. Komunikasi
 - a) Pemilik operator kapal atau nahkoda wajib memberitahukan rencana kedatangan kapalnya kepada kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Banjarmasin dengan mengirimkan telegram radio
 - b) Nahkoda kepada Kantor Syahbandar dan otoritas Pelabuhan Kelas II Banjarmasin melalui stasion radio pantai dengan tembusan kepada perusahaan angkutan laut nasional a agen umum dalam waktu paling lambat 48 (empat puluh delapan) jam sebeum kapal tiba di pelabuhan.
 - c) Setiap kapal yang memasuki dan keluar alur-pelayaran wajib melapor kepada pada garis pelapor selatan-barat adalah garis dari titik acuan koordinat (03 28' S ; 113 48' T) sampai titik acuan koordinat 04 10' S ; 114 36' T), titik pelapor di pelabuhan dan titik pelaporan di wilayah laut adalah titik dimanapun berada di wilayah VTS melalui channel 16 kemudian pindah ke channel 68 dan 83.
 - d) Komunikasi antara petugas pandu/kapal/motor petugas pandu dapat menggunakan bahasa indonesia atau bahasa inggris dengann radio VHF pada channel 12.
 - e) Komunikasi dengan kapal sebelum petugas pandu di atas kapal dilakukan Nahkoda harus memberikan keterangan kepada petugas pandu antara lain: kondisi, sifat, cara, data, karakteristik

dan lain-lain yang berkaitan dengan kemampuan olah gerak kapal.

- f) Data-data yang dilaporkan kepada VTS, Stasiun Pandu dan Taboneo Port Radio/Taboneo Port Control Banjarmasin terdiri dari nama kapal, call sign, GT, draft, LOA, asal pelabuhan, tujuan pelabuhan, perkiraan waktu tiba (ETA), jenis muatan (berbahaya atau tidak), keagenan, nama nahkoda, bendera, jenis/tipe kapal, kecepatan kapal (maksimum speed).

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Berdasarkan dari hasil penelitian mengenai Sistem Pelayanan Pemanduan Kapal di PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Cabang Banjarmasin, dilayani melalui Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) kemudian secara teknis dilayani melalui Kepanduan yang melibatkan unsur dari Divisi yang terkait dengan penetapan pelayanan kapal serta pelaksanaan teknis di lapangan (Divisi Pelayanan Kapal) penulis menyimpulkan bahwa Sistem Operasional Pelayanan Pemanduan Terhadap Keselamatan Kapal Di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin belum optimal. Hal tersebut disebabkan oleh factor, Kurangnya ketelitian pandu akan adanya perubahan pasang surut di alur perairan barito yang sangat berpengaruh terhadap keselamatan kapal. Jaringan yang tidak stabil pada penggunaan aplikasi Vasa yang diterapkan pada Pelindo III Cabang Banjarmasin sehingga sering kali SPK pandu tidak ter-*Entry*, yang menyebabkan status pandu pada monitoring Pandu Bertugas belum melaksanakan SPK Pandu. Kurangnya komunikasi yang sering kali terjadi antara Petugas Pandu, Kapal Tunda, Operator Radio, dan Pusat Pelayanan Satu Atap, yang berpengaruh terhadap pelayanan jasa pemanduan.

B. Saran

Dari kasus ini serta kesimpulan yang sudah tertera di atas, maka penulis memberikan saran agar perlunya dilakukan pengamatan tentang pengaruh pasang surut yang terjadi di dermaga untuk mengetahui perubahan yang terjadi, sehingga keamanan kapal yang akan sandar juga terjamin. Dengan adanya aplikasi Vasa tersebut dapat mempermudah pandu dalam proses pemanduan hanya ada beberapa pandu yang terkendala pada penggunaan aplikasi baru

tersebut, maka perlunya dilakukan sosialisasi tentang aplikasi Vasa kepada pandu dan juga pihak IT agar dapat selalu bisa menstabilkan jaringan. Selain itu perlunya komunikasi yang baik antara seluruh pihak yang terlibat dalam proses pelayanan jasa guna meningkatkan kualitas pelayanan pemanduan kapal di Pelabuhan Trisakti Banjarmasin agar dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada para pengguna jasa pelayanan kapal sesuai prosedur yang telah ditetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Dicky_holic.blogspot.co.id/2010/07/ondi_octavianus-2234-06-099.html*
(diakses 22 September 2018).
- Karsafman, H.TT. (2004:66). *Pelayanan Pemanduan Pelabuhan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang/Rederij. (1934). *Tentang Perusahaan Pelayaran*, Tahun 1934.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2001). *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang Berlaku di Dalam Negeri*, Nomor 33 Tahun 2001.
- Keputusan Menteri Perhubungan (2015). *Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*, Nomor PM 51 Tahun 2015.
- Keputusan Menteri Perhubungan (2002). *Aturan Pelaksanaan Kenavigasian*, Nomor 24 Tahun 2002.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (1998). *Penyelenggaraan Pelabuhan Laut*, Nomor 26 Tahun 1998.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2016). *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal*, Nomor 11 Tahun 2016.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (2011). *Pemanduaan*, Nomor PM 57 Tahun 2011.
- Mulyadi. (2001). *Sistem Akuntansi*. Yogyakarta: Salemba Empat.
- Pelindo III Banjarmasin. (2016). *Dasar Kepanduan*. Banjarmasin: Gema Pelabuhan.
- Peraturan Pemerintah (2015). *Tentang Kepelabuhanan* Nomor PM 51 Tahun 2015.
- Sumardi. (2000). *Referensi Kepelabuhanan Seri 2. Manajemen Kepelabuhanan*. Jakarta: Grafindo.
- Suryono, P. (2003). *Pengangkutan Intermodal Ekspor Impor Melalui Laut*. Jakarta: Erika Jaya.
- Undang-Undang Republik Indonesia (2008). *Tentang Pelayaran*, Nomor 17 Tahun 2008.

RIWAYAT HIDUP



RAHMAT WIJAYA, lahir pada tanggal 22 Januari 1999 di Palu, Sulawesi Tengah. Anak ke dua pasangan dari Bapak Teguh Hariyadi dan Ibu Hasnapati.

Penulis memulai pendidikan di SD Negeri 1 Lolu Palu, pada tahun 2004 hingga tahun 2010, kemudian penulis melanjutkan pendidikan sekolah menengah pertama di SMP Negeri 4 Palu pada tahun 2010 dan lulus pada tahun 2013, setelah itu penulis melanjutkan pendidikan sekolah menengah atas di SMA Negeri 1 Palu jurusan Ilmu Pengetahuan Alam (IPA) pada tahun 2013 dan lulus pada tahun 2016.

Pada tahun 2016 penulis memilih melanjutkan pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar angkatan XXXVII dan mengambil program studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK). Penulis pada saat semester I, II, III, dan IV mengikuti kegiatan Ekstrakurikuler (PEDANGPURA). Kemudian pada semester V dan VI penulis melaksanakan praktek darat (prada) di PT. LINTAS SAMUDRA BORNEO LINE, pada bulan agustus 2018 hingga Maret 2019 dan melanjutkan praktek darat di PT. PELABUHAN III Cabang Banjarmasin, pada bulan April 2019 hingga Juni 2019. Setelah itu penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan pada semester VII dan VIII. Semester VIII penulis menjabat sebagai staf *regiment* (Komandan Kompi Taruna Semester II). Pada tahun 2020 penulis telah menyelesaikan pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.