

SKRIPSI

**ANALISIS PELAKSANAAN PELIMPAHAN PELAYANAN
JASA PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL DI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT**



GEORGE WILLIAM

NIT : 18.43.009

**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN**

**PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2022**

**ANALISIS PELAKSANAAN PELIMPAHAN PELAYANAN
JASA PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL DI
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL
PERHUBUNGAN LAUT**

Skripsi

Sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan Program

Pendidikan Diploma IV Pelayaran

Program Studi

Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Disusun dan Diajukan Oleh

GEORGE WILLIAM

NIT : 18.43.009

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
2022**

SKRIPSI

ANALISIS PELAKSANAAN PELIMPAHAN PELAYANAN JASA PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL DI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

Disusun dan Diajukan Oleh

GEORGE WILLIAM

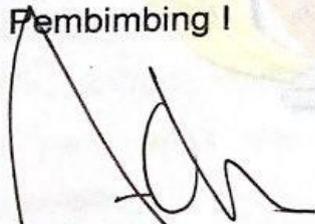
NIT. 18.43.009

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 05 April 2022

Menyetujui,

Pembimbing I

Pembimbing II



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

Annisa Rahmah, S.SiT., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/C)
NIP. 19840529 201012 2 002

Mengetahui:

a.n. Direktur PIP Makassar
Pembantu Direktur I

Ketua Program Studi KALK



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



Jumriani, S.E., M.Adm., SDA
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19731201 199803 2 008

PRAKATA

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan yang maha esa atas berkat yang telah diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian yang berjudul “analisis pelaksanaan pelimpahan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal di kementerian perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut”

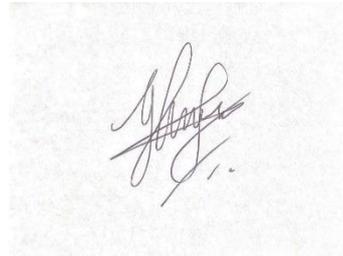
Penulis menyadari banyak pihak yang memberikan dukungan dan bantuan selama menyelesaikan studi dan tugas akhir ini. Oleh karena itu, sudah sepantasnya penulis dengan penuh hormat mengucapkan terimakasih dan mendoakan semoga Tuhan memberikan balasan terbaik kepada:

1. Bapak Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar, yang telah memberikan motivasi, arahan, serta izin untuk melakukan penelitian;
2. Bapak Capt. Hadi Setiawan, MT.,M.MAR Selaku Pembantu Direktur I yang telah memberikan arahan, serta izin untuk melakukan penelitian;
3. Ibu Jumriani, S.E., M.Adm., SDA., selaku Ketua Prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK);
4. Ibu Rosliawati. A. Kosman, SE.,M.M dan ibu Annisa Rahmah, S.Si. T yang telah memberikan arah dan bimbingan kepada penulis selama proses penelitian;
5. Direktur Kepelabuhanan Bapak Subagiyo yang telah memberikan penulis kesempatan untuk melaksanakan praktek dan penelitian di lingkungan Direktorat Kepelabuhanan;
6. Kepala Seksi 1 Capt. Ferro Hidayah, M.Mar, M.MTr. selaku mentor dan narasumber yang telah membimbing penulis dalam menyelesaikan penelitian;
7. Bob dan Doris Ginsburg yang telah memberikan sangat banyak dukungan moral dan materi selama jenjang perkuliahan;

8. Yuri Dame Nainggolan selaku orang tua penulis yang memberikan dukungan dalam penulisan penelitian ini;
9. Inka Gunawan yang selalu menemani penulis dalam susah maupun senang, sehingga penelitian ini dapat berjalan sebagaimana mestinya;
10. semua pihak yang telah membantu peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu.

Tulisan ini masih jauh dari kesempurnaan karena keterbatasan pengetahuan dan pengalaman penulis, kritik dan saran konstruktif dari berbagai pihak tetap penulis harapkan. Akhirnya, semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Makassar, 05 April 2022

A square box containing a handwritten signature in black ink. The signature is stylized and appears to be 'George William'.

George William

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama : George William
Nomor Induk Taruna : 18.43.009
Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan
Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**ANALISIS PELAKSANAAN PELIMPAHAN PELAYANAN JASA
PEMANDUAN DAN PENUNDAAN KAPAL DI KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**

merupakan karya asli. Seluruh ide yang ada dalam skripsi ini yang saya nyatakan sebagai kutipan, merupakan ide yang saya susun sendiri.

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

Makassar,05 April 2022



GEORGE WILLIAM

NIT : 18.43.009

ABSTRAK

GEORGE WILLIAM. 2022. Analisis Pelaksanaan Pelimpahan Pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal (Dibimbing Oleh Rosliawati dan Annisa Rahmah)

Penelitian ini dilatar belakangi oleh Indonesia sebagai negara yang terdiri dari banyak perairan hal ini memicu pembangunan Pelabuhan di tiap tiap daerah, hal ini juga yang menyebabkan pelayanan jasa pelabuhan sangat diperlukan salah satunya adalah jasa pandu dan tunda kapal untuk merespon hal tersebut penulis melakukan penelitian yang bertujuan untuk mengetahui bagaimana proses dan dokumen apa saja yang dipersiapkan serta masalah yang biasa terjadi dalam pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal.

Penelitian ini dilakukan di Lingkungan Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan menggunakan teknik *Kualitatif* dengan metode wawancara dengan Pegawai di lingkungan Direktorat Kepelabuhanan serta dengan studi pustaka dan dokumentasi. Berdasarkan wawancara dengan Kepala seksi 1 (satu) Sub Direktorat Pemanduan dan Penundaan kapal, proses dimulai dengan Badan Usaha melampirkan dokumen sesuai persyaratan kemudian Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan melakukan pengecekan dokumen dan fisik. Masalah yang biasa terjadi adalah dokumen yang tidak lengkap dan tidak sesuai dengan persyaratan yang sudah ditentukan, dalam menanggulangi hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dapat melakukan penolakan terhadap pengajuan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal.

Kata Kunci: Pelimpahan jasa, proses, pemanduan dan penundaan kapal

ABSTRACT

GEORGE WILLIAM. 2022. Analysis of the implementation of the delegation of ship scouting and towing services (Supervised by Rosliawati and Annisa Rahmah)

This research is motivated by Indonesia as a country consisting of many waters, this triggers the development of ports in each region, this also causes port services to be indispensable, one of which is scout and tug services. To respond to this, the author conducted a study that aims to find out how the processes and documents are prepared as well as the problems that usually occur in the implementation of the delegation of pilotage services and ship delays.

This research was conducted in the Ministry of Transportation, Directorate General of Sea Transportation, using qualitative techniques with interviews with employees in the Port Directorate environment as well as literature and documentation studies. Based on the results of interviews with the Head of section 1 (one) of the Sub-Directorate of Guidance and Towage, the process begins with the Port Business Entity attaching documents according to the requirements then the Directorate General of Sea Transportation will check the documents and physically. The problem that usually occurs is that the documents are incomplete and not in accordance with the requirements that have been determined, in overcoming this the Directorate General of Sea Transportation may reject the application for the delegation of pilotage and towage services.

Keyword: implementation of the delegation, Process, ship scouting and towing

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGAJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Manfaat Penelitian	3
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Pelabuhan	6
B. Pengertian Analisis	6
C. Pengertian Pemanduan Kapal	6
D. Pengertian Penundaan Kapal	7
E. Jenis Jenis Perairan Pandu	7
1. Perairan Wajib Pandu	7
2. Perairan Pandu Luar Biasa	8
F. Sarana Bantu Pemanduan	8
1. Kapal Tunda	8
2. Kapal Pandu	10
3. Kapal Kepil	10

G. Prasarana Pemanduan	11
H. Pengertian Pandu	12
I. Jenis – Jenis Sertifikat Pandu	13
1. Sertifikat Pandu Tingkat II	13
2. Sertifikat Pandu Tingkat I	13
3. Sertifikat Pandu Laut Dalam	14
J. Kerangka Pikir	14
K. Hipotesis	15

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	15
B. Populasi dan Sampel Penelitian	15
C. Teknik Pengumpulan Data	15
1. Teknik <i>Interview</i> (Wawancara)	16
2. <i>Library Study</i> atau Studi Pustaka	17
3. Metode Dokumentasi	17
D. Teknik Analisis Data	17

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	18
B. Proses Pelaksanaan Pelimpahan JasaPemanduan dan Penundaan Kapal	23
C. Masalah	26
D. Pemecahan Masalah	29

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan	32
B. Saran	32

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 4.1	23

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 4.1	22
Gambar 4.2	25

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

NKRI ialah negara yang terdiri dari gugusan pulau yang dimana perannya mempermudah hubungan jual beli dengan taraf internasional ataupun lokal maka peran pelabuhan sangat penting. Pelabuhan memiliki fungsi tempat masuknya kapal dan bersandarnya kapal baik kegiatan lokal ataupun internasional. Maka dari itu dermaga memiliki fungsi mempermudah kegiatan pelayanan jasa dan angkutan serta sarana dan prasarana memadai guna mempermudah aktifitas di dermaga.

Maka dari itu diperlukan jasa pelabuhan yang memadai di pelabuhan salah satunya adalah jasa pandu dan jasa tunda kapal yang dimana Pemanduan ialah jenis pelayanan yang sangat penting dipelabuhan. Pemanduan ialah aktivitas yang dilakukan oleh Pandu guna mempermudah gerak kapal ketika ingin sandar didermaga karena seorang pandu mengetahui keadaan perairan sekitar.

Dengan dasar bahwa pandu ialah suatu kegiatan usaha untuk mencegah kecelakaan, ketika kapal dalam keadaan ingin melewati lalulintas laut dengan tujuan pelabuhan ataupun sebaliknya ketika kapal ingin berpindah tempat dalam hal ini meninggalkan pelabuhan maka ada naman ya olah gerak kapal yaitu perpindahan tempat kapal. (PM No 93 mengenai sarana bantu dan prasarana pemanduan 2014)

Jasa pelayanan tunda (penundaan kapal) adalah bagian dari 2 (dua) rangkaian kegiatan jasa pelayanan kapal. saat prakteknya diperlukannya aktifitas pemanduan dibuthkannya fasilitas dan prasarana pendukung kegiatan pemanduan lain yang memadai seperti kapal tunda dan kapal kepil dan lain lain adapula didukung kelompok satgas.

Pelayanan penundaan kapal ini dilakukan dengan cara menarik, mendorong, menngandeng, mengkawal (*escort*) dan menolong (*assist*) kegiatan layanan berolahgerak dilalulintas, lokasi *anchor* perairan sekitar pelabuhan, adapun kegiatan tambat kea taumeninggalkan pelabuhan, *jetty, trestle, pier, lifebuoy, lumba*, jasa angkutan serta sarana tambatan dengan jasa penundaan kapal yang memiliki aturan yang berlaku. (PM No 93 mengenai sarana bantu dan prasarana pemanduan 2014)

Mengerti betapa pentingnya jasa pemanduan dan penundaan kapal bagi keselamatan didaerah Pelabuhan maka hal ini melatar belakangi terciptanya skripsi yang berjudul “analisis pelaksanaan penanggung jawaban jasa layanan pandu serta tunda di KEMENHUB Dir kepelabuhanan pemanduan dan penundaan

B. Rumusan Masalah

Menurut konsep yang dijabarkan didalam pendahuluan maka dari itu dapat disimpulkan apa saja rumusan masalah tersebut diantara lain ::

1. Bagaimana proses pelaksanaan pengajuan pelimpah pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal?
2. Dokumen apa saja yang harus disiapkan dan diserahkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) Kepada Direktorat Kepelabuhanan untuk dapat melaksanakan proses pelimpahan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal?

3. Masalah apa yang biasa terjadi ketika proses pengajuan pelimpahan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal berlangsung?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana proses pelaksanaan pengajuan pelimpahan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal
2. Untuk mengetahui dokumen apa saja yang harus disiapkan dan diserahkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Direktorat Kepelabuhanan untuk dapat melaksanakan proses pelimpahan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal
3. Untuk mengetahui Masalah apa yang terjadi ketika proses pelaksanaan pelimpahan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal berlangsung.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Bagi Penulis
 - 1) Dapat menambah pengetahuan dan informasi tentang Pelaksanaan Pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal.
 - 2) Menjadikan penulis agar terlatih bersifat lebih cermat untuk memahami masalah yang akan dipecahkan dalam objek penulisan skripsi.
 - 3) Menerima saran supaya penelitian agar kedepannya lebih bagus dalam pemenuhan kewajiban lulus serta mendapat gelar.

b. Bagi Pembaca

- 1) Dapat menambah pengetahuan dan wawasan terhadap Pelaksanaan Pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal di Direktorat Kepelabuhanan Subdirektorat Pemanduan dan Penundaan Kapal.
- 2) Dapat memperoleh informasi dan pengetahuan guna dijadikan sebagai bahan acuan untuk penelitian berikutnya.

2. Manfaat secara praktis

a. Bagi perusahaan

- 1) Sebagai bahan pertimbangan untuk mengetahui bagaimana proses pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal.
- 2) Mengetahui dokumen apa saja yang harus disiapkan dan diserahkan untuk pengajuan pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal
- 3) Mengetahui langkah yang harus dilakukan dalam mengatasi permasalahan yang terjadi dalam proses Pelaksanaan Pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal.

b. Bagi Perusahaan lain dan pihak yang berkepentingan

- 1) Sebagai bahan pertimbangan untuk mengetahui bagaimana proses pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal.
- 2) Mengetahui dokumen apa saja yang harus disiapkan dan diserahkan untuk pengajuan pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal

- 3) Mengetahui langkah yang harus dilakukan dalam mengatasi permasalahan yang terjadi dalam proses Pelaksanaan Pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal.
- c. Bagi lembaga pendidikan Politeknik Ilmu Pelayaran (PIP) Makassar
- 1) Menambah pengetahuan civitas akademika tentang proses pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal di Direktorat Kepelabuhanan Subdirektorat Pemanduan dan Penundaan Kapal
 - 2) Dapat menambah perbendaharaan di perpustakaan PIP Makassar.
 - 3) Dapat digunakan sebagai tambahan literatur dalam proses belajar mengajar, serta dapat digunakan untuk pengembangan lebih lanjut guna meningkatkan kualitas pendidikan kemaritiman.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan ialah lokasi yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas – batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan pusat perekonomian yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang dan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan Menurut Bambang Triatmodjo, (2010:3) Pelabuhan merupakan lokasi pelabuhan, dengan didukung sarana lalu lintas laut seperti jetty untuk kapal melakukan proses pemuatan, kran untuk pengangkutan muatan, tempat penumpukan dan *storage* serta lokasi memuat barang serta tempat penyimpanan barang yang disimpan dengan jangka yang begitu sangat lama dengan tolak ukur hingga menunggu antrian pemuatan

B. Pengertian Analisis

Menurut Sugiyono, (2015:335) menjelaskan mengenai *analysis* merupakan aktivitas sebagai bahan pencarian bentuk daripada itu *analysis* adalah sebuah pedoman pola pikir yang berhubungan dengan percobaan dengan konsep terstruktur yang bertolak ukur dengan terstruktur ketika dalam tahap penetapan yang saling berkaitan

C. Pengertian Pemanduan Kapal

Pandu ialah aktivitas pemanduan untuk menolong, mengasih masukan serta data yang ditujukan terhadap *captain* mengenai informasi tentang alur pelayaran yang akan dilewati

D. Pengertian Penundaan Kapal

Mengacu pada PM No 57 tahun 2015 aktivitas tunda transportasi laut ialah Pelayanan penundaan kapal ini dilakukan dengan cara menarik, mendorong, menngandeng, mengkawal (*escort*) dan menolong (*assist*) kegiatan layanan berolahgerak dilalulintas, lokasi *anchor* perairan sekitar pelabuhan, adapun kegiatan tambat kea taumeninggalkan pelabuhan, *jetty*, *trestle*, *pier*, *lifebuoy*, *lumba*, jasa angkutan serta sarana tambatan dengan jasa penundaan kapal yang memiliki aturan yang berlaku

E. Jenis – Jenis Perairan Pandu

1. Daerah wajib pemanduan

Mengacu PM No 57 tahun 2015 daerah yang diwajibkan pemanduan merupakan teritorial pelabuhan disebabkan situasi daerahnya diwajibkan dilaksanakan pandu untuk kapal bertonase lebih spesifik, pada daerah diwajibkan pemanduan, kapal dengan ukuran terendah yaitu 500 GT diwajibkan menggunakan layanan pandu

Kemudian apabila tonase kotor dibawah 500 GT penggunaan pelayanan jasa atas permohonan *captain* atau otoritas setempat.

2. Daerah pandu luar biasa

PM no 57 tahun 2015 menjabarkan tentang daerah pemanduan khusus merupakan suatu teritorial yang karena keadaan perairannya, tidak diwajibkan dilaksanakannya pandu, akan tetapi jika *captain* membutuhkan pelayanan pandu, maka melakukan pengajuan dengan dasar acuan layanan pandu.

F. Sarana Bantu Pemanduan

Mengacu PM No 93 Tahun 2014 Sarana Bantu Pandu merupakan peralatan ataupun *system* yang dimiliki bukan bagian dari pandu yang digunakan pandu untuk melaksanakan kewajiban dalam upaya mendukung keamanan dan ketepatan ketika proses kapal ingin melaksanakan olah gerak.

Sarana bantu pemanduan terdiri dari :

1. Kapal Tunda

Mengacu PM no 93 Tahun 2014 Kapal tunda ialah jenis kapal yang digunakan khusus dalam pelaksanaan kegiatan pemanduan didaerah perairan yang mewajibkan pelaksanaan pandu dalam rangka pelaksanaan keselamatan dan keamanan pelayaran.

Adapun ketentuan penggunaan sarana kapal tunda antara lain :

1. Ukuran kapal 70 M sampai dengan 150 M serta paling minimal menggunakan 1 kapal tunda dengan kekuatan kapal minimal 2.000 *Horse Power* serta dengan kekuatan daya tariknya mencapai 24 Ton
2. Ukuran kapal 150 M sampai dengan 250 M diperlukannya 2 buah kapal tunda dengan kekuatan kapal minimal 6.000 *horse power* dengan kekuatan daya tariknya 65 ton
3. Ukuran kapal diatas 250 M maka menggunakan minimum 3 buah kapal tunda dengan tenaga 11.000 *Horse Power* dengan daya angkut mencapai 125 ton

Tiap-tiap kapal tunda yang dipergunakan sarana bantu pemanduan diwajibkan:

- a. Terpenuhinya syarat laik laut

- b. Adanya *certificate* uji daya tarik yang dilakukan oleh badan klasifikasi dengan persetujuan pemerintah
- c. Mempunyai Dokumen Validasi penggunaan Fasilitas pandu dari DIRHUBLA
- d. Mempunyai surat surat kapal yang diakui undang-undang yang bersangkutan

Kapal tunda wajib yang dipergunakan diperairan pandu,memenuhi syarat antara lain:

- a. Wadah penampungan *ballast*
- b. Adanya *tool* yang mampu memisahkan *oil*
- c. Alat pencegahan pencemaraan lingkungan antara lain:
 - 1. Semprotan
 - 2. Dispersan
 - 3. *Chemical Powder*
 - 4. *Skimer minyak*
 - 5. *Zat penyerap*
- 4. *Oil Rcord Book*
- 5. Alat yang mendukung dalam mencegah pencemaran lingkungan

Kapal tunda wajib melakukan pemeriksaan minimal 1 (satu) kali tiap tahunnya dilakukan oleh Dirhubla kemudian dilakukan laporan kepada kementrian.

2. Kapal Pandu

Mengacu PM no 93 Tahun 2014 Kapal pandu ialah kapal yang digunakan dalam pelaksanaannya untuk mengantar pandu ke kapal yang akan dipandu adapun surat surat wajib dimiliki diantaranya lainnya :

- a. Persyaratan laiklaut
- b. Mempunyai Surat yang membahas mengenai pandu yang diterbitkan oleh Dirhubla

- c. Mempunyai surat kapal yang menurut undang undang yang diterbitkan.

Kapal pandu juga wajib dilengkapi dengan sarana antara lain

- a. Adanya tempat untuk awal minimal 4 kursi
- b. Tersedianya toilet
- c. *Compass*
- d. *Navigation Lamp*
- e. Adanya reling
- f. Bagian depan kapal untuk pemindahan pandu
- g. *Lifebuoy* dan penerangan
- h. Alat keamanan

3. Kapal Kepil

Sesuai dengan PM no 93 tahun 2014 Kapal kepil ialah kapal yang mempunyai ciri ciri spesifik yang difungsikan untuk mengangkut peralatan dalam proses penyandaran kapal dalam pelaksanaan pandu memiliki surat surat diantaranya :

- a. Terpenuhinya syarat laik laut
- b. Mempunyai Surat yang membahas mengenai pandu yang diterbitkan oleh Dirhubla
- c. Mempunyai surat kapal yang menurut undang undang yang diterbitkan.

Dengan dijelaskan diatas tentang kapal kepil maka adanya syarat dalam pencegahan lingkungan maritim diantara lain

- a. Adanya alat yang dilengkapi pengait untuk menyangkutkan tali
- b. Pencahayaan
- c. Bolder sebagai tali tross
- d. Alat alat keamanan

G. Prasarana Pemanduan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 93 tahun 2014 Sarana Bantu Pandu merupakan peralatan ataupun *system* yang dimiliki bukan bagian dari pandu yang digunakan pandu untuk melaksanakan kewajiban dalam upaya mendukung keamanan dan ketepatan ketika proses kapal ingin melaksanakan olah gerak antara lain:

1. Lokasi pemanduan
2. Radio untuk dipakai dilaut
3. *Marine Handy Talky* (HT)
4. *Lifebuoy*
5. Transportasi
6. Radar

H. Pengertian Pandu

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan nomor 57 tahun 2015 Pandu merupakan seorang yang mempunyai kompetensi pada jurusan pelaut dengan terpenuhinya syarat untuk penyelenggaraan pandu. Seorang pemandu kapal wajib melakukan pengenalan pada lingkungan dimana akan dilaksanakannya pemanduan kapal kapal yang akan sandar nantinya.

Pandu dalam melakukan tugasnya wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Telah menyelesaikan Diklat khusus dibidang pemanduan kapal serta memiliki ijazah ahli nautikal serta *certificate* pandu yang telah diterbitkan oleh Dirhubla
2. Adanya *certificate endorse* yang masih ada dan diterbitkan oleh Dirhubla

3. Adanya *Identity card* pemanduan yang dikeluarkan oleh Dirhubla
4. Adanya *note book*
5. Mengetahui tentang sistem serta SOP
6. Untuk usia diatur dalam undang undnag yang membahas tentang usia pandu
7. Sehatnya fisik dengan dibuktikan adanya MCU jika seorang pandu usianya diatas 55 tahun maka melakukan pengecekan setahun 2 kali sedangkan jika usianya dibawah 55 tahun cukup sekali saja pengecekannya dalam setahun

I. Jenis-Jenis Sertifikat Pandu

Sesuai dengan PM No 57 tahun 2015 sertifikat pemanduan dapat dibedakan menjadi 3 jenis yaitu:

1. Sertifikat pandu tingkat II
Untuk mendapatkan sertifikat pandu tingkat II yaitu kandidat pandu sesuai dengan syarat harus adanya diklat ANT II. Adapun syarat yang dituju ialah antara lain adalah ;
 - a. Mempunyai ijazah pelaut minimum ANT 3
 - b. Mempunyai syarat diantaranya pengalaman layar dengan jabatan dikapal *third officer* atau *captain* yang lebih utama dengan dimensi kapal 1.000 GT serta pengalaman berlayar min 3 tahun dengan dibuktikan masa layar diterbitkan syahbandar
 - c. Batas Usia minimal 30 Tahun adapula kesehatan fisik dan rohaninya dengan syarat melakukan tes kesehtan dirumah sakit yang telah dipilih oleh Dirhubla
 - d. Lolos seleksi ujian tes yang dilakukan oleh dirjenhubla
2. Sertifikat pandu tingkat I

Untuk mendapatkan sertifikat pandu tingkat I, maka pandu tingkat II yang telah terpenuhi syaratnya maka bisa melanjutkan pendidikan Pandu tingkat I, syarat antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Mempunyai ijazah ANT II itu paling minimal
- b. Pengalaman pandu kapal dengan jumlah 200 kapal dan waktu melakukan pemanduan paling sedikit 2 tahun serta dengan syarat 600.000 GT terkhusus ijazah ANT II, sedangkan untuk pandu yang berijazah laut nautika tingkat I memiliki pengalaman dengan durasi lamanya memandu yaitu 1 tahun dengan GT 300.000 dengan bukti dari syahbandar dengan catatan di dokumen pandu
- c. Tidak adanya penyakit dibuktikan dengan diterbitkannya oleh rumah sakit yang telah bekerja sama dengan Dirhubla

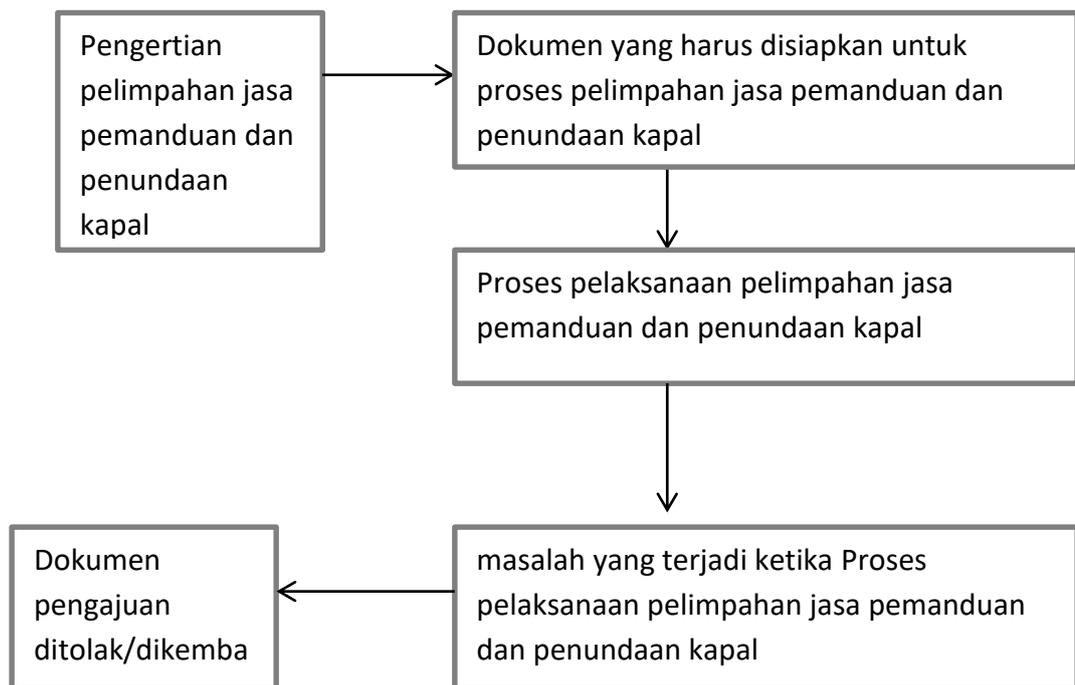
3. Sertifikat pandu laut dalam

Untuk mendapatkan sertifikat pandu laut dalam, golongan I sesuai dengan kualifikasi, maka diwajibkan pelatihan dan pendidikan pemanduan laut dalam, kualifikasi yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Mempunyai ijazah pelaut paling rendah ANT II
- b. Adanya syarat pengalaman pandu dengan *grade I* minimal waktu yang diperlukan 3 tahun dengan syarat yaitu adanya bukti dari syahbandar serta adanya buku catatan mengenai pandu
- c. Tidak adanya penyakit dibuktikan dengan diterbitkannya oleh rumah sakit yang telah bekerja sama dengan Dirhubla
- d. Adanya Surat keterangan lulus yang diterbitkan langsung Dirhubla

J. Kerangka Pikir

Menurut Sugiyono (2011: 60) kerangka pikir merupakan model konseptual yang dimana teori ini berhubungan dengan berbagai faktor yang telah diterjemahkan sebagai hal yang penting dalam pemahaman-pemahaman yang lain.



K. Hipotesis

Diduga bahwa Pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal di Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut masih memiliki banyak kendala

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian merupakan hal yang penting dalam sebuah penelitian, baik buruknya suatu penelitian tergantung dari metode yang digunakan. Metode penelitian adalah tulisan yang berisi pemaparan, uraian, dan penjelasan tentang suatu obyek sebagaimana adanya pada waktu tertentu dan tidak mengambil kesimpulan yang berlaku secara umum dan tujuan memecahkan masalah-masalah aktual yang dihadapi selain itu untuk mengumpulkan data atau informasi untuk disusun.

Metode penelitian yang peneliti gunakan adalah metode deskriptif kualitatif yaitu data yang diperoleh melalui suatu penjelasan dan tidak berbentuk angka dan bilangan, melainkan tetap dalam bentuk kualitatif. Sehingga menghasilkan suatu penggambaran yang jelas.

B. Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Dalam penelitian ini populasinya adalah seluruh unit pengawas jasa pemanduan dan penundaan kapal yang sudah ditunjuk oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

2. Sampel

sampel dalam penelitian ini yaitu Direktorat Kepelabuhanan Sub Direktorat Pemanduan dan Penundaan kapal

C. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian disamping perlu menggunakan metode yang tepat, penggunaan teknik dan alat pengumpulan data relevan. Penggunaan

teknik dan alat pengumpulan data yang tepat memungkinkan diperoleh data yang *objektif*.

Dalam melaksanakan penelitian, seorang peneliti harus menggunakan beberapa metode tertentu dalam pengumpulan data yang tersusun dalam sistematis, masing-masing metode pengumpulan data memiliki kelebihan dan kekurangan sendiri-sendiri. Oleh karena itu penulis menggunakan metode pengumpulan data lebih dari satu, sehingga akan melengkapi satu dengan yang lainnya untuk kesempurnaan penelitian ini.

Di dalam penelitian ini penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data antara lain :

1. Metode *Interview* (wawancara)

Adalah suatu cara untuk mendapatkan data dan keterangan dengan cara menanyakan langsung atau wawancara kepada seorang ahli, berwenang dalam suatu masalah atau pihak-pihak yang bersangkutan maupun dengan orang yang mengerti dengan materi yang disusun oleh penulis. Dalam pelaksanaan *interview* bukan berupa alat yang terpisah atau khusus melainkan merupakan suplemen bagi metode dan teknik lainnya. Dengan demikian teknik ini bermanfaat sekali untuk memperkaya data yang diperoleh dengan teknik lainnya sekagus juga untuk menjamin fasilitas data

Subjek wawancara terkait penelitian ini yaitu *Staff* dan pegawai di lingkungan Kementerian Perhubungan Direktorat Kepelabuhanan Sub Direktorat Pemanduan dan Penundaan Kapal. Wawancara dilakukan untuk mengetahui secara terperinci bagaimana proses pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal dan masalah apa saja yang terjadi serta kebijakan apa yang harus dilakukan dalam menangani berbagai masalah yang terjadi saat proses pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal.

2. *Library study* atau studi pustaka

Adalah cara memperoleh data-data dari *literature* karya ilmiah melalui perpustakaan. Pada hakekatnya data yang diperoleh dengan jalan studi pustaka dapat dijadikan fungsi dasar dan alat utama bagi praktek penelitian di tengah lapangan.

3. Metode dokumentasi

Dalam mengumpulkan data penulis juga menggunakan metode dokumentasi yaitu mempelajari dokumen serta peraturan yang berhubungan dengan analisis pelaksanaan pelimpahan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal di Kementerian Perhubungan Direktorat Kepelabuhanan Sub Direktorat Pemanduan dan Penundaan kapal. Dalam hal ini peneliti mengumpulkan data dokumentasi berupa surat penolakan pengajuan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal.

D. Teknik analisis data

Didalam Penelitian ini penulis menggunakan teknik kualitatif dimana penulis melakukan wawancara langsung yang akan ditranskripsikan dalam bentuk tulisan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil penelitian

1. Gambaran umum Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut merupakan merupakan unit pemerintahan yang bertugas untuk merumuskan serta melaksanakan kebijakan dan standardisasi teknis di bidang perhubungan laut. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut terdiri dari 6 unit pelaksana yaitu:

a. Sekretariat Jenderal Perhubungan Laut

Sekretariat Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bertugas melaksanakan koordinasi, pelaksanaan tugas dan pemberian pelayanan dukungan teknis dan administrasi kepada seluruh satuan organisasi di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

b. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan laut.

c. Direktorat Perkapalan dan Kepelautan

Direktorat Perkapalan dan Kepelautan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang kelaiklautan kapal, perlindungan lingkungan maritim dan kepelautan.

d. Direktorat Kenavigasian

Direktorat Kenavigasian mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang kenavigasian.

e. Direktorat Kesatuan Penjaga Laut dan Pantai

Direktorat Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi serta evaluasi dan pelaporan di bidang patroli dan pengamanan, penegakan hukum dan advokasi, tertib pelayaran, penanggulangan musibah dan pekerjaan bawah air, sarana dan prasarana.

f. Direktorat Kepelabuhanan

Direktorat Kepelabuhanan mempunyai tugas melaksanakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan, penyusunan norma, standar, prosedur dan kriteria, pemberian bimbingan teknis dan supervisi, serta evaluasi dan pelaporan di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan.

Direktorat Kepelabuhanan memiliki fungsi fungsi sebagai berikut:

- 1) penyiapan perumusan kebijakan di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan

- reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan
- 2) penyiapan perumusan kebijakan di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan
 - 3) penyiapan penyusunan norma, standar, prosedur, dan kriteria di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan
 - 4) penyiapan pelaksanaan pemberian bimbingan teknis dan supervisi di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan
 - 5) penyiapan evaluasi dan pelaporan di bidang tatanan dan perencanaan pengembangan pelabuhan, perancangan dan program pembangunan fasilitas pelabuhan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan dan penundaan kapal, pelayanan jasa dan usaha pelabuhan
 - 6) pelaksanaan urusan tata usaha, keuangan, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat.

2. Visi dan Misi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

a. Visi

Visi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagaimana dinyatakan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah: Terwujudnya penyelenggaraan transportasi laut nasional yang efektif, efisien dan berdaya saing

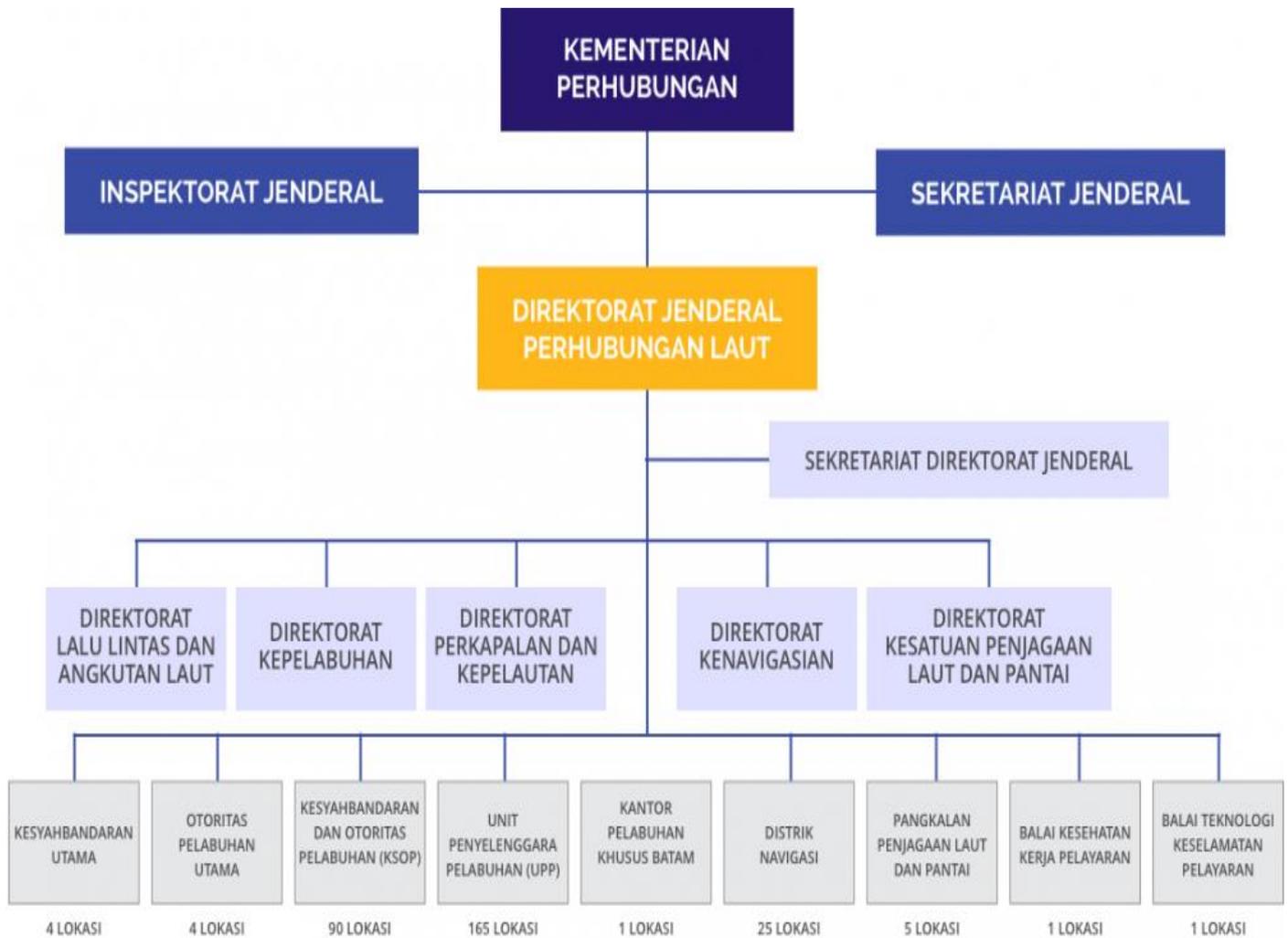
serta memberikan nilai tambah sebagai infrastruktur dan tulang punggung kehidupan berbangsa dan bernegara.

b. Misi

- 1) Menyelenggarakan kegiatan angkutan di perairan dalam rangka memperlancar arus perpindahan orang/dan atau barang melalui perairan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan berdaya guna.
- 2) Menyelenggarakan kegiatan kepelabuhanan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang berwawasan nusantara.
- 3) Menyelenggarakan keselamatan dan keamanan angkutan perairan dan pelabuhan.
- 4) Menyelenggarakan perlindungan lingkungan maritim di perairan nusantara.
- 5) Melaksanakan konsolidasi peran masyarakat, dunia usaha dan pemerintah melalui restrukturisasi dan reformasi peraturan.

3. Struktur Organisasi

Gambar 4.1. Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Laut



Keterangan :

Jumlah Unit Pelaksana Teknis Ditjen Hubla sebanyak 296 unit tersebar di seluruh Wilayah Indonesia

Sumber: <https://hubla.dephub.go.id>

4. Deskripsi Identitas Informan

Informan atau narasumber dari penelitian ini terdiri dari 1 (satu) Narasumber yaitu kepala seksi 1 (satu) Perairan dan Pelayanan Pandu Direktorat Kepelabuhanan, penulis melakukan wawancara yang bertujuan untuk memperjelas dan memperkuat data yang diperoleh dilapangan.

Adapun Jadwal wawancara dengan narasumber pada tabel dibawah ini:

Tabel 4.1 Jadwal wawancara dengan Narasumber

Nama Narasumber	Jabatan	Tanggal Wawancara	Tempat Wawancara
Capt. Ferro Hidayah, M.Mar, M.MTr.	Kepala Seksi 1 Perairan dan Pelayanan Pandu Direktorat Kepelabuhanan	15 September 2020	Kantor Kementerian Perhubungan di Kota Jakarta

Sumber: Peneliti 2020

B. Proses Pelaksanaan Pelimpahan Jasa Pemanduan dan Penundaan Kapal

Didalam peraturan menteri perhubungan nomor 57 tahun 2015 tentang Pemanduan dan penundaan kapal didalam pasal 29 ayat 1 dikatakan bahwa pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal merupakan tanggung jawab yang dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan, Namun apabila Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan belum dapat menyediakan sarana dan prasarana pemanduan dan penundaan kapal yang memadai maka sesuai peraturan menteri perhubungan nomor 57

tahun 2015 pasal 30 menyatakan bahwa tanggung jawab untuk menyediakan pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha pelabuhan yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan yang dimana proses verifikasi fisik dan dokumen dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dan diketahui Oleh Menteri Perhubungan.

Adapun dalam proses pelimpahan tanggung jawab pemanduan dan penundaan kapal ini, Badan Usaha Pelabuhan yang ingin mengajukan perusahaannya menjadi penyelenggara pemanduan dan penundaan kapal wajib melampirkan dokumen administrasi yang sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan nomor 57 Tahun 2015 Pasal 34 ayat 3 yaitu:

1. Surat permohonan badan usaha pelabuhan atau pengelola terminal khusus kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
2. Memiliki bukti izin usaha
3. Memiliki nomor pokok wajib pajak
4. Akta pendirian perusahaan yang disahkan oleh Kementerian Hukum dan HAM
5. Surat Keterangan domisili perusahaan
6. Data dan sertifikat sumber daya manusia Pemanduan, sarana bantu dan prasarana pemanduan yang disediakan untuk melakukan pandu dan tunda kapal.
7. Surat rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Pelabuhan Setempat.

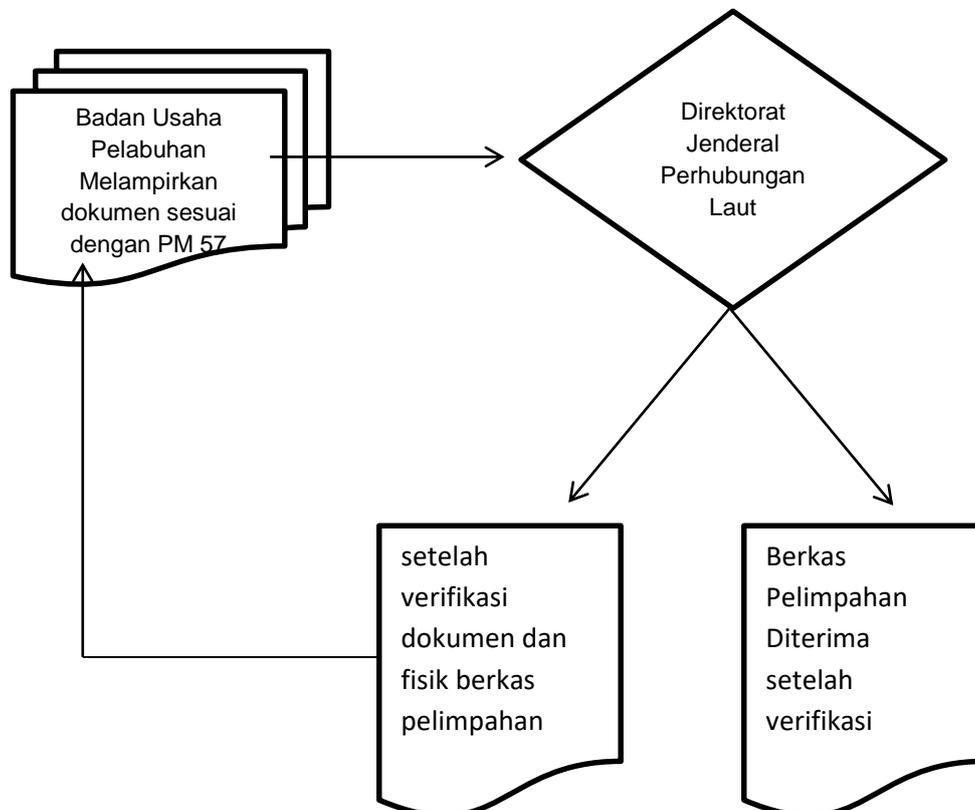
Kemudian dokumen dokumen tersebut dilampirkan dan diserahkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan melakukan penelitian, evaluasi dan verifikasi dokumen, kemudian Direktorat Jenderal Perhubungan Laut akan melakukan evaluasi, penelitian dan verifikasi fisik terhadap pemenuhan sumber daya manusia pemanduan yang memenuhi

persyaratan dan memiliki sertifikasi yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, adapun ketentuan yang ditetapkan antara lain:

1. Pandu yang memiliki kontrak kerja dalam jumlah sesuai gerakan kapal per hari
2. Operator radio pemanduan
3. Awak kapal sarana bantu pemanduan
4. Personil manajemen operasional pemanduan dan penundaan kapal

Setelah melakukan pemeriksaan terhadap sumber daya manusia pemanduan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut wajib melakukan pengecekan terhadap pemenuhan sarana dan prasarana bantu pemanduan yang memenuhi persyaratan dalam jumlah sesuai dengan ukuran dan gerakan kapal per hari.

Gambar 4.2 Diagram Alir Proses Pelimpahan Jasa Pemanduan



C. MASALAH

1. Dokumen yang tidak lengkap dan tidak sesuai dengan persyaratan

Didalam proses pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal Menurut Capt. Ferro Hidayah, M.Mar, M.MTr. selaku Kepala Seksi 1 (satu) Perairan dan Pelayanan Pandu Direktorat Kepelabuhanan

“Badan Usaha Pelabuhan (BUP) harus menyerahkan dokumen yang sesuai dengan PM 57 tahun 2015, Banyak yang kita temukan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) ini memberikan dokumennya ga lengkap dan kadang ada juga yang ga sesuai antara dokumen yang dikasih dan fisiknya ketika kita cek dilapangan ,ini sangat memperlambat kinerja kita bagaimanapun juga kan kita *handle* seluruh kinerja pandu dan tunda kapal di setiap pelabuhan yang ada di Indonesia dan *Staff* ahli kita cuman 5 (lima) orang” (Wawancara Peneliti 15 September 2020)

Berdasarkan hasil wawancara diatas Salah satu masalah yang kerap kali timbul di dalam proses pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal yaitu dokumen yang diserahkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak lengkap atau bahkan dalam beberapa kasus pada saat melakukan verifikasi fisik sarana bantu dan prasarana bantu, dokumen terkait yang diserahkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Laut tidak sesuai, hal ini cukup menyulitkan dikarenakan kegiatan verifikasi dokumen dan fisik cukup menyita banyak waktu dan juga biaya. Adapun pemeriksaan fisik sarana bantu dan prasarana pemanduan yang dimaksud adalah

a. Kapal tunda

Pemeriksaan fisik pada kapal tunda meliputi:

1) Performa kapal tunda

- 2) Ketersediaan dan kesesuaian jumlah, jenis, kemampuan *manuvering*, daya kuda dan kekuatan tarik
- 3) Ketersediaan dan pemenuhan persyaratan peralatan penundaan seperti tali tunda, *Towing hooks, emergency/quick realese, bolder.drum ,fender, towing winch, fairled*
- 4) Ketersediaan dan kesesuaian alat pemandam kebakaran
- 5) Ketersediaan dan kesesuaian alat penanggulangan pencemaran
- 6) Ketersediaan dan validasi buku catatan minyak (*Oil Record Book*)
- 7) Ketersediaan dan kesesuaian peralatan navigasi dan radio komunikasi kapal tunda
- 8) Ketersediaan dan Kesesuaian peralatan keselamatan penunjang lainnya

b. Kapal Pandu

Pemeriksaan fisik pada Kapal pandu meliputi:

- 1) Performa kapal pandu
- 2) Ketersediaan dan kesesuaian jumlah, jenis, kecepatan, konstruksi/bahan kapal pandu
- 3) Ketersediaan dan pemenuhan persyaratan kapal pandu antara lain yaitu paling sedikit memiliki 4 (empat) kursi, ruang kamar mandi, kompas, lampu navigasi, pagar reling tunggal, deck depan untuk transfer pandu, marine VHF Radio, lampu sorot dan peralatan keselamatan

c. Kapal Kepil

Pemeriksaan fisik pada Kapal kepil meliputi:

- 1) Performa kapal kepil

- 2) Ketersediaan dan kesesuaian jumlah, jenis, kecepatan, konstruksi/bahan kapal kepil
- 3) Ketersediaan dan pemenuhan persyaratan kapal kepil antara lain yaitu galah yang dilengkapi dengan kait untuk menarik tali, lampu sorot, bolder untuk tros, peralatan radio komunikasi dan peralatan keselamatan

d. Prasarana bantu

Pemeriksaan fisik terhadap prasarana bantu meliputi:

- 1) Ketersediaan, kesesuaian lokasi, kemampuan melaksanakan fungsi komunikasi dan informasi serta pemenuhan persyaratan stasiun pandu
- 2) Ketersediaan *Marine* HT (*Handy Talky*) sekurang-kurangnya sejumlah petugas pandu + 2 (dua) unit
- 3) Ketersediaan baju penolong sekurang-kurangnya sejumlah SDM pemanduan yang terlibat langsung dalam proses pemanduan dan penundaan kapal +2 (dua) unit
- 4) Ketersediaan kendaraan operasional sesuai kebutuhan

2. Performa pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal yang kurang maksimal

Berdasarkan wawancara mendalam tentang masalah yang kerap kali terjadi Capt. Ferro Hidayah, M.Mar, M.MTr. selaku Kepala Seksi 1 (satu) Perairan dan Pelayanan Pandu Direktorat Kepelabuhanan mengatakan:

“Kadang-kadang pada saat sudah sudah dilimpahkan tanggung jawab untuk melaksanakan jasa pandu dan tunda kapal performa Badan Usaha Pelabuhan cenderung kurang maksimal maka dari itu Kementerian Perhubungan menetapkan target sejumlah 30 (tiga puluh) gerakan perhari maka dapat dikatakan bahwa performanya baik, hal ini perlu diperhatikan karena komitmen dari kami sendiri yaitu ingin

menciptakan jasa pemanduan yang *Zero Waiting Time*”
(Wawancara Peneliti 15 September 2020)

Maka dari itu dapat disimpulkan pelayanan jasa pemanduan kapal yang kurang maksimal dan blm dapat mencapai target merupakan salah satu masalah yang kerap terjadi. Dalam satu hari normalnya minimal gerakan kapal sebanyak 30 gerakan perhari atau 900 gerakan perbulan baik untuk gerakan masuk atau keluar maupun gerakan bebas.

Performa pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal harus selalu dipertahankan guna menekan waktu tunggu kapal dipelabuhan, logikanya semakin lama kapal menunggu dipelabuhan, berarti performa kinerja pelaksana jasa pemanduan dan penundaan kapal masih kurang memuaskan, maka sangat penting untuk menjaga performa pelayanan jasa pemanduan untuk tetap stabil agar tidak terbuangnya waktu tunggu kapal di pelabuhan

D. Pemecahan Masalah

1. Dokumen yang tidak lengkap dan tidak sesuai dengan persyaratan

Dalam menangani masalah ini Capt. Ferro Hidayah, M.Mar, M.MTr. mengatakan:

“Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berkomitmen penuh dengan ketelitian dan profesionalitas dalam melakukan penelitian, evaluasi, dan verifikasi dokumen dan fisik. Dalam melakukan pengecekan fisik dan dokumen sarana bantu dan prasarana pemanduan apabila ditemukan dokumen yang tidak lengkap atau tidak sesuai dengan persyaratan yang sudah ditentukan. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berhak menolak pengajuan pelimpahan tanggung jawab pemanduan dan penundaan kapal, namun Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang sudah ditolak dapat mengajukan kembali apabila dokumen yang dilampirkan sudah dilengkapi atau disesuaikan. Kemudian Unit Pelaksana harus

melakukan pengecekan terlebih dahulu sebelum memberikan surat rekomendasi kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) karena hal ini sangat dapat memangkas kemungkinan ketidak sesuaian dokumen dan fisik apabila kita cek langsung dilapangan dan dapat memudahkan pekerjaan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut” (Wawancara Peneliti 15 September 2020)

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berhak mengeluarkan surat penolakan seperti yang tertera di lampiran 1 apabila ketika dilakukan pemeriksaan dokumen dan fisik sarana bantu dan prasarana pemanduan dan penundaan kapal ditemukan dokumen yang kurang atau tidak sesuai dengan syarat syarat yang sudah ditentukan.

Dalam pengecekan administrasi dan fisik sarana dan prasaran bantu pemanduan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut juga harus selalu melakukan koordinasi dengan Unit Pelaksana Teknis (UPT) di tiap tiap daerah dalam hal ini yaitu Otoritas Pelabuhan, Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan guna mendukung proses pelaksanaan pelimpahan pemanduan lebih optimal, adapun peran dari masing masing Unit Penyelenggara Teknis (UPT) di masing masing daerah yaitu dengan melakukan pengecekan fisik serta dokumen dari sarana dan prasarana bantu pemanduan terlebih dahulu sebelum mengeluarkan surat rekomendasi kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) , hal ini dapat memangkas pengeluaran waktu dan biaya yang harus dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut apabila harus melaksanakan pengecekan kesesuaian fisik dan dokumen secara langsung ke terminal khusus yang ada di masing masing daerah.

2. Performa pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal yang kurang maksimal

Didalam wawancara terkait permasalahan performa pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal yang kurang maksimal Capt. Ferro Hidayah, M.Mar, M.MTr. mengatakan bahwa:

“Kita harus selalu cek melalui laporan perbulan dan apabila diperlukan kita akan datang dan cek langsung ke Terminal Khusus milik Badan Usaha Pelabuhan tersebut dan kita hitung sendiri jumlah gerakannya,hal ini tentu kita lakukan untuk mewujudkan *Zero Waiting Time* tersebut” (Wawancara Peneliti 15 September 2020)

Dari hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan guna menanggulangi kurangnya performa jasa pelayanan jasa pemanduan dan penundaan kapal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut harus memastikan baik dengan cara melakukan penelitian dari laporan atau melakukan kunjungan lapangan langsung ke Terminal Khusus dan menghitung sendiri jumlah gerakan kapal hal ini dilakukan guna mendukung pemenuhan jumlah gerakan dan pelayanan kapal.

Apabila ditemukan bahwa Badan Usaha Pelabuhan (BUP) tidak dapat memenuhi target minimum gerakan perhari maka Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melayangkan teguran kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP), teguran dilakukan agar Badan Usaha Pelabuhan (BUP) segera melakukan pembenahan agar dapat mencapai minimum gerakan perhari, apabila sesudah teguran yang ke 2 Badan Usaha Pelabuhan (BUP) masih belum mengindahkan maka Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berhak mencabut tanggung jawab menjalankan jasa pemanduan dan penundaan yang dilimpahkan kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) tersebut dan melimpahkan Tanggung jawab untuk melakukan pemanduan dan penundaan kapal kepada Badan Usaha Pelabuhan lain.

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A.Simpulan

Berdasarkan uraian pembahasan masalah diatas dapat disimpulkan bahwa penyebab proses pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal terhambat yaitu dikarenakan dokumen yang kurang dan fisik sarana bantu dan prasarana pemanduan yang tidak sesuai serta perfroma pelayanan jasa pandu dan tunda kapal yang kurang maksimal.

B.Saran

Dari kesimpulan yang ada pelaksanaan pelimpahan jasa pemanduan dan penundaan kapal dapat berjalan sebagaimana mestinya bagi Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang ingin melakukan pengajuan pelimpahan mestinya melakukan pemeriksaan ulang baik fisik dan dokumen secara seksama sebelum memberikan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Kemudian peran dari Unit Pelaksana Teknis juga sangat diperlukan untuk melakukan pemeriksaan dokumen serta verifikasi fisik secara seksama sebelum memberikan surat rekomendasi kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) hal ini dilakukan untuk mendukung efisiensi dalam pekerjaan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, Effendy. (2011). *Brief History Pemanduan Kapal di Indonesia*. Bogor: Centralis Press
- Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2015). *Tentang Tata Cara Pemberian Surat Persetujuan Penggunaan Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal, Nomor HK.103/3/9/DJPL-15 Tahun 2015*
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2015). *Tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal, Nomor PM 57 Tahun 2015*
- Kementerian Perhubungan Republik. (2011). *Tentang Alur – Pelayaran di Laut. Nomor PM 68 Tahun 2011*
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *Tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal. Nomor PM 93 Tahun 2014*
- Lukman, S. (2010). *Manajemen Kualitas Pelayaran*. Jakarta: STIA LAN
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung : Alfabeta
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Triatmojo, B. (2010). *Perencanaan Pelabuhan*. Yogyakarta: BETA OFFSET
- Undang-Undang Republik Indonesia .(2008). *Tentang Pelayaran. Nomor 17 Tahun 2008*.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Penolakan Pengajuan Pelimpahan Jasa Pemanduan dan Penundaan kapal

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT	
JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 JAKARTA 10110	TF/P (021) 3811769 3842440 FAX (021) 3811786 3845430 EMAIL djp@dephub.go.id	IG @djpikemenhub151 FB Ditjen Perhubungan Laut Twitter @djpikemenhub151

Nomor	: N. 200 / 13 / B / DP - 2020	Jakarta, 7 Juli 2020
Klasifikasi	:	
Lampiran	:	
Perihal	Persetujuan Pelimpahan	Kepada
		Yth. Direktur PT Maccahamma Dhina Adhitama
		di
		<u>Batam</u>

- Menindaklanjuti Surat Saudara Nomor U-20/B.004/UM/VII/2020 tanggal 4 Juli 2020 Perihal Surat Permohonan Pengajuan Pelimpahan Pelaksanaan Pemanduan dan Penundaan kapal, setelah kami melakukan penelitian, evaluasi, dan verifikasi dengan ini kami sampaikan bahwa kami menolak Surat Permohonan Saudara terkait Pengajuan Pelimpahan Pelaksanaan Pemanduan dan Penundaan Kapal.
- Sehubungan dengan butir 1 (satu) diatas, adapun penyebab kami menolak Surat Permohonan Pengajuan Pelimpahan Pelaksanaan Pemanduan dan Penundaan Kapal antara lain sebagai berikut:
 - Tidak adanya akta pendirian usaha yang disahkan oleh Kementerian Hukum dan HAM;
 - Spesifikasi Kapal dan jumlah pandu yang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 57 Tahun 2015;
 - Tidak Melampirkan Surat rekomendasi dari otoritas Pelabuhan, Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, atau Unit Penyelenggara Setempat.
- Demikian disampaikan, atas perhatian serta kerjasamanya diucapkan terimakasih.

a.n Direktur Kepelabuhanan
Kepala Sub Direktorat Pemanduan dan Penundaan Kapal


Capt. ANTHONIE, MM, M.Mar.
Pembina (IV/a)
NIP. 19680916 2002 12 1 001

"Mendaki, Meratun, Masyarun, Berarti. Mendukung, Tersepanya, Ke, Informasi, Berlayar"

Lampiran 2.

TRANSKRIP WAWANCARA

A. Narasumber

Nama : Capt. Ferro Hidayah, M.Mar, M.MTr.
Jabatan : Kepala Seksi 1 Perairan dan Pelayanan Pandu
Direktorat Kepelabuhanan

Tanggal : 15 September 2020

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana Proses/Tahapan dalam melaksanakan Pelimpahan tanggung jawab pemanduan dan penundaan kapal?	Bisa di cek sesuai dengan PM 57 Tahun 2015
2	Dokumen apa saja yang harus dipersiapkan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) apabila ingin mengajukan pelimpahan tanggung jawab pemanduan dan penundaan kapal?	Sesuai dengan PM 57 Tahun 2015 dokumen dokumen administrasi yang perlu dilampirkan terdapat di pasal 34 ayat 3, kemudian apabila kita lakukan pengecekan fisik dokumen dokumen tersebut tentunya harus sesuai
3	Apakah ada kendala dalam proses pengajuan pelimpahan tanggung jawab pemanduan dan penundaan kapal? apabila ada, masalah apa saja yang biasanya terjadi ketika proses pengajuan tersebut?	Kalau kendala pastinya ada dan banyak ya apalagi yang kita <i>handle</i> itu urusan perairan dan pemanduan di seluruh Indonesia yang kepengurusannya berpusat disini, Badan Usaha Pelabuhan (BUP) harus menyerahkan dokumen yang sesuai dengan PM 57 tahun 2015, Banyak yang kita temukan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) ini memberikan dokumennya ga lengkap dan kadang ada juga yang ga sesuai antara dokumen yang dikasih dan fisiknya ketika kita cek dilapangan ,ini sangat memperhambat kinerja kita bagaimanapun juga kan kita <i>handle</i> seluruh kinerja pandu dan tunda kapal di setiap pelabuhan yang ada di Indonesia dan <i>Staff</i> ahli kita

		<p>cuman 5 (lima) orang, kemudian masalah yang terjadi Kadang-kadang pada saat sudah sudah dilimpahkan tanggung jawab untuk melaksanakan jasa pandu dan tunda kapal performa Badan Usaha Pelabuhan cenderung kurang maksimal maka dari itu Kementerian Perhubungan menetapkan target sejumlah 30 (tiga puluh) gerakan perhari maka dapat dikatakan bahwa performanya baik, hal ini perlu diperhatikan karena komitmen dari kami sendiri yaitu ingin menciptakan jasa pemanduan yang <i>Zero Waiting</i></p>
	<p>Apa langkah yang bisa bapak lakukan dalam menghadapi masalah- masalah yang bapak sebutkan barusan</p>	<p>Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berkomitmen penuh dengan ketelitian dan profesionalitas dalam melakukan penelitian, evaluasi, dan verifikasi dokumen dan fisik. Dalam melakukan pengecekan fisik dan dokumen sarana bantu dan prasarana pemanduan apabila ditemukan dokumen yang tidak lengkap atau tidak sesuai dengan persyaratan yang sudah ditentukan. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut berhak menolak pengajuan pelimpahan tanggung jawab pemanduan dan penundaan kapal, namun Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang sudah ditolak dapat mengajukan kembali apabila dokumen yang dilampirkan sudah dilengkapi atau disesuaikan. Kemudian Unit Pelaksana harus melakukan pengecekan terlebih dahulu sebelum memberikan surat rekomendasi kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) karena hal ini sangat dapat memangkas kemungkinan ketidak sesuaian dokumen dan fisik apabila kita cek langsung dilapangan dan dapat memudahkan pekerjaan Direktorat</p>

		Jenderal Perhubungan Laut, kemudian dalam menangani masalah performa Kita harus selalu cek melalui laporan perbulan dan apabila diperlukan kita akan datang dan cek langsung ke Terminal Khusus milik Badan Usaha Pelabuhan tersebut dan kita hitung sendiri jumlah gerakannya,hal ini tentu kita lakukan untuk mewujudkan <i>Zero Waiting Time</i> .
--	--	---

RIWAYAT HIDUP



GEORGE WILLIAM Lahir di Jakarta pada tanggal 26 Desember Tahun 2000. Merupakan anak keempat dari empat bersaudara dari pasangan bapak Obin Situmorang dan Ibu Yuri Dame Nainggolan. Penulis menempuh pendidikan Sekolah Dasar di SD Advent XIV Bekasi yang diselesaikan pada tahun 2012 di SD, kemudian melanjutkan pendidikan sekolah lanjutan tingkat pertama di SMP Advent XIV Bekasi yang diselesaikan pada tahun 2015 dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan jenjang sekolah menengah atas di SMA Negeri 18 Kota Bekasi yang diselesaikan pada tahun 2018. Pada tahun 2018 bulan September, penulis mulai mengikuti pendidikan Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar (2018-2022) dan mengambil jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK). penulis melaksanakan Praktek Darat (PRADA) di Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Kepelabuhanan Sub direktorat Pandu dan tunda kapal & PT.Pupuk Indonesia Logistik selama 12 bulan. Dan pada tahun 2022 penulis telah menyelesaikan Pendidikan Diploma IV di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.