ANALISIS PROSES PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL DI PELABUHAN LOKTUAN BONTANG

MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH
NIT. 19.43.038
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

PROGRAM DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024

ANALISIS PROSES PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL DI PELABUHAN LOKTUAN BONTANG

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Menyelesaikan
Program Studi Diploma IV Pelayaran

Program Studi KALK

Disusun dan Diajukan Oleh :

MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH
NIT. 19.43.038

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV PELAYARAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN MAKASSAR
TAHUN 2024

SKRIPSI

ANALISIS PROSES PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL DI PELABUHAN LOKTUAN BONTANG

Disusun dan Diajukan oleh

MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH
NIT. 19.43.038

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada Tanggal 25 Juli 2024

Menyetujui,

Pembimbing I	Pembimbing II
Annisa Rahmah, S.Si.T., M.M.Tr.	**Dr. Abdul Rahman, S.Pd., M.Si**
NIP. 19840529 201012 2 002	**NIDN: 090105821**

Mengetahui :

a.n. Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar Pembantu Direktur I	Ketua Program Studi KALK
Capt. Faisal Saransi, M.T.,M.Mar.	**Jumriani, S.E., M.Adm.SDA.**
NIP. 19750329 199903 1 002	**NIP. 19731201 199803 2 008**

iii

PRAKATA

Dengan memanjatkan puji syukur Alhamdulillah kehadirat Allah SWT, atas segala Berkah dan Rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Skripsi ini dengan judul **"Analisis Proses Pelayanan Pemanduan Kapal Di Pelabuhan Loktuan Bontang"**

Penulisan Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan bagi penulis untuk menyelesaikan studi pada prodi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (KALK) pada Program Diploma IV Pelayaran di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Skripsi ini penulis persembahkan kepada kedua Orang Tua yang tercinta Bapak dan Ibu serta kakak, adik, teman-teman angkasa dan juga keluarga besar saya tercinta serta keluarga kecil SCOORE yang senantiasa memberikan doa, semangat, kasih sayang, cinta dan kerja keras selama penulis menyelesaikan pendidikan.

Dalam penulisan Skripsi ini tidak lepas dari bantuan dan bimbingan dari beberapa pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Bapak Capt. Rudy Susanto, M.Pd., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
2. Bapak Capt. Faisal Saransi, M.T., M.Mar., selaku Pembantu Direktur I;
3. Ibu Jumriani, SE., M.Adm.SDA., selaku Ketua Program Studi KALK;
4. Ibu Annisa Rahmah, S.Si.T., M.MTr., selaku Pembimbing I;
5. Bapak Dr. Abdul Rahman, S.Pd., M.Si., selaku Pembimbing II;
6. Seluruh Dosen dan Civitas Akademik serta Perwira Kompi Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar;
7. Direktur dan Segenap Karyawan serta seluruh yang telah membantu dan memberikan kesempatan untuk menambah ilmu serta pengalaman selama masa penelitian;
8. Seluruh rekan Taruna – Taruni Angkatan XL dan adiks - adiks XLI yang senantiasa membantu dan memberikan masukan kepada penulis sehingga skripsi ini dapat disusun dengan baik;

9. Seluruh pihak yang telah membantu dalam penulisan skirpsi ini, saya berterima kasih atas segala doa serta dukungannya sehingga penulisan skripsi dapat terselesaikan;

Penulis berharap segala kritik dan saran yang bersifat membangun sehingga penulis dapat meningkatkan pengetahuan khususnya di bidang ketatalaksanaan angkutan laut. Semoga apa yang penulis sajikan dalam tugas akhir ini dapat memberikan manfaat dan menambah wawasan serta inspirasi informasi bagi Taruna–Taruni Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar dan bagi para pembaca pada umumnya.

Makassar, 25 Juli 2024

MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH
NIT: 19.43.038

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Nama	:	MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH
Nomor Induk Taruna	:	19.43.038
Program Studi	:	KALK

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

ANALISIS PROSES PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL DI PELABUHAN LOKTUAN BONTANG

Merupakan karya asli. Seluruh ide yang terdapat dalam skripsi saya ini yang menyatakan sebagai kutipan, adalah ide yang saya susun sendiri. Jika pernyataan diatas terbukti sebaliknya, maka saya bersedia menerima sanksi yang ditetapkan oleh Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar.

Makassar, 25 Juli 2024

MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH
NIT: 19.43.038

Dipindai dengan CamScanner

vi

PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Nama	:	MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH
Nomor Induk Taruna	:	19.43.038
Program Studi	:	KALK

Menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

ANALISIS PROSES PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL DI PELABUHAN LOKTUAN BONTANG

Menyatakan seluruh isi, petikan, data dan sumber-sumber lain betul asli dan bebas dari plagiat. Bila pernyataan diatas terbukti mengandung plagiat, maka saya bersedia menerima sanksi berupa aturan pendidikan yang ditetapkan secara nasional yang dikeluarkan oleh institusi PIP Makassar.

Makassar, 25 Juli 2024

MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH
NIT: 19.43.038

Dipindai dengan CamScanner

vii

ABSTRAK

MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH, Analisis Proses Pelayanan Pemanduan Kapal Di Pelabuhan Loktuan Bontang (dibimbing oleh Annisa Rahmah dan Abdul Rahman).

Kelancaran dalam proses pelayanan pemanduan kapal adalah harapan yang ingin dicapai pihak perusahaan. Tetapi pada pelaksanaannya yang masih terdapat suatu hambatan yang menjadikan kegiatan operasional kurang efektif. Maka dari itu tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui hambatan apa saja yang terjadi selama pelaksanaan kegiatan pemanduan serta upaya yang dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Metode yang digunakan pada penelitian adalah deskriptif kualitatif. Pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan teknik observasi, wawancara, dokumentasi dan studi kepustakaan dengan melihat atau membaca dari buku ataupun internet.

Hasil temuan pada penelitian ini adalah timbulnya suatu hambatan dari beberapa faktor serta upaya pengatasan hambatan yang terjadi. Hambatan - hambatan tersebut berupa pengaruh *inaportnet*, sarana dan prasarana, sumber daya manusia (SDM) dan faktor cuaca. Maka dari itu dilakukan beberapa upaya penanganannya yaitu berkoordinasi dengan instansi-instansi terkait, Melakukan perawatan serta perbaikan secara bertahap dan rutin, meningkatan kualitas SDM petugas pandu dan memantau dan update perkiraan cuaca.

Kata Kunci: Pelayanan, Pemanduan, Kapal.

ABSTRACK

MUHAMMAD TAUFIK HAMZAH, *Analysis of the Ship Guidance Service Process at Loktuan Bontang Port (supervised by Annisa Rahmah, and Abdul Rahman).*

Smoothness in the ship piloting service process is the hope that the company wants to achieve. However, in its implementation there are still obstacles that make operational activities less effective. Therefore, the aim of this research is to find out what obstacles occur during the implementation of scouting activities and the efforts made to overcome these problems.

The method used in the research is descriptive qualitative. Data and information collection is carried out using observation, interviews, documentation and literature studies by looking at or reading from books or the internet.

The findings in this research are the emergence of obstacles from several factors as well as efforts to overcome the obstacles that occur. These obstacles are in the form of the influence of internet access, facilities and infrastructure, human resources (HR) and weather factors. Therefore, several handling efforts have been made, namely coordinating with related agencies, carrying out maintenance and repairs gradually and regularly, improving the quality of human resources for scout officers and monitoring and updating weather forecasts.

Keywords: *Service, Guiding, Ship.*

DAFTAR ISI

Halaman

HALAMAN JUDUL **i**

HALAMAN PENGAJUAN **ii**

HALAMAN PENGESAHAN **iii**

PRAKATA **iv**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI **vi**

PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT **vii**

ABSTRAK **viii**

ABSTRACT **ix**

DAFTAR ISI **x**

DAFTAR TABEL **xii**

DAFTAR GAMBAR **xiii**

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 2

C. Tujuan 3

D. Manfaat Penelitian 3

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

E. Pengertian Pelayanan 4

F. Pemanduan Kapal 7

G. Persyaratan Perairan Pandu 9

H. Pengertian Pelabuhan 10

I. Sistem Dan Prosedur Pelayanan 12

J. Ketentuan Pelaksanaan Pemanduan 14

K. Pengertian Kapal 15

L. Faktor Pendukung Pelayanan Pemanduan 19

M. Sistem Dan Prosedur Pemanduan Kapal 19

N. Standar Operasional Prosedur (SOP) 27

O. Kerangka Pikir 29

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian 29
B. Definisi Konsep 29
C. Unit Analisis 29
D. Teknik Pengumpulan Data 29
E. Teknik Analisis Data 30

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum 31
B. Proses Pelayanan Pemanduan Kapal 33
C. Prosedur Pelayanan Pemanduan di Pelabuhan 35
D. Pelayanan Pemanduan Kapal Masuk dan Keluar Di Pelabuhan Loktuan 43
E. Hambatan Yang Muncul Pada Saat Proses Pemanduan 49
F. Upaya Meminimalisir Hambatan Proses Pelayanan Pandu 52

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan 54
B. Saran 55

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
2.1.	Kerangka Pikir	29
4.1.	Kantor Pelindo	32
4.2	Struktur Organisasi	33
4.3.	*Ship Arrival*	36
4.4.	Dokumen PPKB	37
4.5	Pilot *Boat*	38
4.6.	Jadwal Pemanduan Kapal	39
4.7.	*Tugboat*	42
4.8.	Memorandum	44
4.9	Proses Pemanduan Kapal	45
4.10.	Proses Pemanduan Kapal	45
4.11.	*Ship Service Certificate*	46
4.12.	Dokumen Persetujuan Kapal Tunda	47
4.13.	Proses Melepaskan Tali	48
4.14	Proses Kapal Tunda	49

DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
4.1.	Kapal Pandu dan Kapal Tunda	35

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang wilayahnya terdiri dari pulau-pulau yang dikelilingi oleh laut. Laut merupakan sarana transportasi yang banyak digunakan, oleh karena itu laut mempunyai tempat yang penting dalam perekonomian negara. Dalam pengelolaan transportasi laut diperlukan pengelolaan transportasi laut dan mendukung sistem transportasi terpadu yang dapat menghubungkan sistem transportasi di seluruh dunia.

Pelabuhan merupakan salah satu infrastruktur transportasi laut bagi negara kepulauan seperti Indonesia yang posisinya sangat penting dalam mendongkrak pertumbuhan ekonomi negara kepulauan. Tujuan utama pelabuhan adalah untuk menerima dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang dan hewan, serta menyediakan lingkungan kerja yang menunjang kegiatan perekonomian. Dengan beragam fungsi, port ini menjadi antarmuka pengguna, koneksi, gateway, dan unit industri. Dengan adanya pelabuhan, aktivitas perekonomian bisa berjalan lebih lancar.

PT. Pelabuhan Indonesia Cabang Bontang sendiri mendukung kelancaran arus lalu lintas angkutan laut, dimana perusahaan ini merupakan satu- satunya perusahaan jasa di Bontang yang menawarkan jasa pemanduan di pelabuhan Pelabuhan Indonesia Cabang Bontang, pelabuhan yang memberikan pelayanan utama (jasa transportasi) untuk lalu lintas penumpang dan pendistribusian barang ke kota Bontang dan sekitarnya.

Untuk memperlancar kelancaran pergerakan kapal di kawasan pelabuhan, kapal pandu dan kapal tunda seringkali melayani kapal yang keluar masuk perairan pelabuhan. Pelayanan pemanduan pelabuhan merupakan aspek penting yang berkaitan dengan keselamatan kapal,

baik pada saat keluar masuk pelabuhan maupun pada saat melewati perairan. Ada beberapa aspek yang mempengaruhi pelaksanaan layanan bimbingan. Salah satu aspek kuncinya adalah kapasitas dan kesejahteraan sumber daya manusia (SDM) yang melakukan pengintaian, serta kondisi sarana, prasarana, dan sarana penilaian di lapangan. Panduan harus dicapai dengan memberikan layanan yang tepat dan efektif, memastikan bahwa panduan diterapkan dengan cara yang praktis. Tugas pilot tidak terbatas pada kapal tetapi juga melibatkan pelaksanaan pemanduan yang benar. Dengan kata lain, pengintaian dilakukan oleh petugas pengintai yang berkompeten, dengan menggunakan alat pengintai yang sesuai dengan jumlah satuan, kemampuan, dan batasan waktu.

PT. Pelabuhan Bontang cabang Indonesia Fungsi utama adalah pelayanan pemanduan kapal (pembimbing, penarik, penjangkaran, tambatan) di pelabuhan untuk melayani kapal-kapal yang melakukan aktivitas kepelabuhanan sesampainya di pelabuhan.sampai meninggalkan pelabuhan, sehingga kinerja PT. Pelabuhan Indonesia Cabang Bontang harus memperhatikan pelayanan yang dapat mempengaruhi operasional pelabuhan karena jika ada kendala dalam proses kerja pelabuhan yang menyebabkan keterlambatan operasional pelabuhan, seperti kapal mengantri untuk *pilot* masuk dan keluar pelabuhan dengan berlayar keluar, dan buruk cuaca membuat *pilot* tidak bisa naik ke kapal, sehingga penulis tertarik untuk meneliti judul tersebut **“ANALISIS PROSES PELAYANAN PEMANDUAN KAPAL DI PELABUHAN LOKTUAN BONTANG”.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, maka dapat disimpulkan rumusan masalah, yaitu:

1. Apa saja hambatan yang terjadi di pelabuhan Loktuan Bontang?
2. Upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi hambatan yang terjadi di

pelabuhan Loktuan Bontang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai penulis dalam penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui hambatan yang terjadi di pelabuhan Loktuan Bontang.
2. Untuk mengetahui upaya apa yang dilakukan untuk mengatasi hambatan yang terjadi di pelabuhan Loktuan Bontang.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat secara teoritis

   Menambah wawasan dan pengetahuan pembaca tentang proses pelaksanaan pemanduan kapal di pelabuhan loktuan bontang.
2. Manfaat secara praktis
   a. Sebagai bahan acuan dan referensi bagi para pembaca tentang bagaimana proses pemanduan kapal dan untuk mengetahui hambatan yang muncul serta upaya mengatasi masalah yang terjadi selama pelaksanaan pemanduan kapal di pelabuhan loktuan bontang.
   b. Penelitian ini diharapkan mampu menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya dan bisa dikembangkan menjadi lebih sempurna.

BAB II
TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Pelayanan

Pelayanan adalah suatu kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang atas dasar faktor fisik melalui sistem, prosedur, dan cara tertentu untuk memenuhi kepentingan orang lain sesuai dengan kepentingannya. Pelayanan pada hakikatnya merupakan suatu rangkaian kegiatan, sehingga pelayanan merupakan suatu proses. Sebagai suatu proses, pelayanan berlangsung secara teratur dan berkesinambungan, membentang sepanjang kehidupan manusia dalam masyarakat. Mengatakan bahwa suatu layanan atau layanan hanya merupakan ekspresi dangkal, tidak terwujud dan hilang dengan cepat, dapat dirasakan daripada dimiliki, dan pelanggan lebih cenderung berpartisipasi aktif dalam proses proses konsumsi layanan.

Sedangkan menurut Groonros (1990) dalam Ratminto dan Atik (2005), pelayanan adalah suatu kegiatan yang tidak berwujud (untouchable) atau serangkaian kegiatan yang bersumber dari interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan. memberikan layanan yang memecahkan masalah konsumen atau pelanggan.

Menurut Philip Kotler dalam Supranto (2006), ciri-ciri jasa dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Intangible (tidak terlihat) Jasa mempunyai ciri-ciri yang tidak berwujud yaitu tidak dapat dirasakan dan dinikmati sebelum konsumen membelinya.
2. Inseparability (tidak dapat dipisahkan) Pada umumnya jasa diberikan dan dialami dalam waktu yang bersamaan, dan apabila ada yang ingin membaginya kepada pihak lain maka akan tetap menjadi bagian dari jasa tersebut.

3. Variasi (bervariasi) Layanan selalu bervariasi tergantung pada siapa penyedia layanan, penerima layanan dan kondisi di mana layanan tersebut diberikan.
4. Penyusutan (tidak permanen) Umur layanan tergantung pada situasi karena berbagai faktor.

Berdasarkan perbedaan pemikiran di atas, peneliti menyimpulkan bahwa pekerjaan adalah pekerjaan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang untuk memenuhi kebutuhan orang lain sesuai dengan kebijakan dan prosedur yang telah disusun. Pelayanan publik erat kaitannya dengan pemerintah, karena salah satu fungsi pemerintah adalah memberikan pelayanan kepada masyarakat. Kualitas pelayanan yang diberikan pemerintah kepada rakyatnya dapat langsung digunakan untuk menilai keadaan suatu pemerintahan. Pekerjaan umum berkembang karena tanggung jawab sebagai sarana melaksanakan pekerjaan umum, baik secara individu maupun kolektif. Pelayanan publik memegang peranan penting dalam kehidupan masyarakat saat ini karena tidak semuanya disediakan oleh swasta, sehingga menjadi tanggung jawab pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat daripada penyediaan swasta.

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik mengatur bahwa pelayanan publik adalah kegiatan atau serangkaian kegiatan yang berkaitan dengan barang, jasa, dan pengelolaan yang diselenggarakan oleh pegawai negeri sipil dan memenuhi kebutuhan pelayanan sesuai dengan kebutuhan hukum setiap warga negara dan setiap penduduk.Prosedur operasional negara tersebut tercantum dalam undang-undang berikut:

1. Kepentingan umum

   Misalnya, ketika memberikan layanan, preferensi tidak boleh diberikan kepada individu atau kelompok.

2. Peraturan Perundang-undangan

   Yaitu jaminan terpenuhinya hak dan kewajiban dalam memberikan pelayanan.
3. Kesetaraan hak

   Artinya, pemberian layanan tanpa diskriminasi berdasarkan ras, suku, agama, golongan, gender, dan kekayaan.
4. Keseimbangan hak dan kewajiban

   Dengan kata lain menjamin hak harus berkaitan dengan kewajiban yang akan dilakukan oleh penyedia jasa dan penerima jasa.
5. Keterampilan Profesional Pekerja jasa harus mampu melakukan pekerjaannya.
6. Partisipasi Partisipasi masyarakat

   dalam pemberian pelayanan, dengan memperhatikan pemikiran, kebutuhan dan harapan masyarakat.
7. Kesetaraan/non-diskriminasi

   Artinya, setiap warga negara berhak melakukan pekerjaan yang jujur.
8. Artinya, semua masyarakat

   yang menerima layanan dapat dengan mudah menemukan dan menerima informasi tentang layanan yang mereka butuhkan.
9. Tanggung Jawab Misalnya,

   sistem pemberian layanan harus bertanggung jawab sesuai dengan peraturan perundang-undangan. 1
10. Fasilitas dan perlakuan

    khusus bagi kelompok rentan Artinya, memberikan keleluasaan kepada kelompok kurang mampu untuk menciptakan kesetaraan lapangan kerja.
11. Ketepatan Waktu Artinya,

    semua jenis pelayanan dilakukan tepat waktu sesuai standar pelayanan.
12. Cepat, mudah dan murah

Dengan kata lain, semua operasional dilakukan dengan cepat, mudah dan murah.

Berdasarkan pengertian di atas, peneliti menyimpulkan bahwa pelayanan publik adalah suatu proses atau upaya orang atau kelompok masyarakat untuk mencapai tujuan tertentu atau mematuhi undang-undang.

B. Pemanduan Kapal

Uji coba kapal merupakan fungsi pemandu yang memberikan informasi kepada nakhoda tentang perairan setempat, yang sangat penting untuk kelancaran seluruh navigasi di perairan, serta untuk menjamin keselamatan kapal dan lingkungan. Jasa pemanduan merupakan produk jasa yang diperlukan oleh perusahaan untuk memberikan pelayanan bagi kapal yang masuk dan keluar jalur pelabuhan, guna menjamin kelancaran lalu lintas setiap kapal. Haryono dkk. (2016) menyatakan bahwa pengelolaan wisata berpemandu, seluruh kegiatannya diatur oleh peraturan yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan. Saya berharap proyek ini berjalan dengan baik.

Undang-undang yang terkait dengan jasa pemandu wisata adalah Undang-Undang Kementerian Perhubungan No. 10 Tahun 2015 No. 24 tentang Penyelenggaraan Pilotage, termasuk petunjuk pelaksanaannya, Bab 7 ayat 1, “Setiap kapal dengan berat 500 ton ke atas yang berlayar di perairan yang memerlukan penerbang harus menggunakan jasa penerbang. Bab 9 ayat 1 merupakan batasan penyelenggara konstruksi :

1. Mengatur instruktur untuk memenuhi persyaratan.
2. Menyediakan sarana penunjang dan prasarana pembelajaran yang memenuhi persyaratan.
3. Memberikan layanan bimbingan secara wajar dan tepat.
4. Laporkan segala hambatan dalam kinerja pilot kepada supervisor pilot.
5. Melaporkan kegiatan pengintaian setiap 3 (tiga) bulan kepada Direktur Jenderal.

a. Sistem dan Proses Uji Coba Kapal Pengertian uji coba kapal menurut kepala KSOP adalah sebagai berikut: “ Uji coba kapal adalah kegiatan pemandu membantu nakhoda agar navigasi dapat terlaksana dengan aman, tertib, dan lancar dengan menyediakan informasi mengenai keadaan perairan setempat, yang penting bagi keselamatan kapal, penumpang, dan muatan pada saat memasuki alur pelayaran.
    1) Rencana Percontohan Rencana Kepala Departemen Rencana Pembinaan bertanggung jawab:
        a) Menerima Permintaan Pelayanan Kapal dan Kargo. (PPKB) dari agen pelayaran yang telah dikonfirmasi oleh agen dari Pusat Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PPSA). menentukan dan mendapatkan konfirmasi pembayaran dari Super/Non Super Agent.
        b) Meninjau dan memperbaiki kebenaran data kapal dan bukti pembayaran yang telah dikonfirmasi
        c) Merencanakan dan menetapkan waktu pelayanan pramuwisata;
        d) Menandatangani PPKB yang ditetapkan oleh agen pelayaran. Kepala unit perencanaan pelayanan pramuwisata yang bertugas menerima PPKB dan mencantumkannya dalam daftar perencanaan perjalanan perpindahan kapal harian dan pelaksanaannya. rencana itu;
        e) Beritahu kapal tentang layanan pilot yang direncanakan melalui menara kendali Pramuka. Kepala Unit Pelaksana Pelayanan Radio dan Telepon bertugas dan menerima informasi mengenai rencana pelayanan percontohan yang akan dikirimkan kepada kapal untuk dilayani jika kapal telah siap.

C. Persyaratan Perairan Pandu

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 57 Tahun (2015) tentang Pemandu dan Penarikan Kapal sebagaimana tercantum dalam Pasal 3 Bab III, khusus:

1. Penetapan 1. Penentuan perairan yang dapat dilayari sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) didasarkan pada tingkat kesulitan navigasi.
2. Tingkat kesulitan navigasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) antara lain:
    a. Faktor Elemen kapal mempengaruhi keselamatan maritim.
    b. Faktor luar kapal mempengaruhi keselamatan laut.
3. Kriteria yang berkaitan dengan faktor-faktor kapal yang mempengaruhi keselamatan maritim sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a meliputi:
    a. Frekuensi Frekuensi kepadatan lalu lintas laut.
    b. Ukuran kapal (kapasitas total, panjang dan sarat).
    c. Sebuah kapal.
    d. Jenis pemuatan kapal.
4. Kriteria yang berkaitan dengan faktor luar kapal yang mempengaruhi keselamatan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b meliputi:
    a. Kedalaman Kedalaman air
    b. Panjang saluran air
    c. Jumlah putaran
    d. Lebar saluran air
    e. Hambatan/bahaya terhadap lalu lintas jalur air
    f. Kecepatan saat ini
    g. Kecepatan angin
    h. Tinggi gelombang
    i. Ketebalan/kepadatan kabut

j. Jenis jangkar kapal
k. Status navigasi dan alat bantu navigasi.

D. Pengertian Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 tentang Penyelenggaraan Bidang Angkutan Laut Tahun 2021, pelabuhan adalah suatu tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas yang telah ditentukan, tempat kapal dapat berlabuh, menaikkan, dan menurunkan penumpang. dan/atau bongkar muat muatan yang dilengkapi dengan peralatan keselamatan kapal dan fungsi penunjang pelabuhan serta fasilitas angkutan darat dan multimoda.

Menurut Kramadibrata (2002), pelabuhan merupakan salah satu hambatan dalam rantai transportasi barang yang nyaman melalui laut dan jalan raya. Dengan demikian, secara umum pelabuhan adalah suatu kawasan perairan yang terlindung dari badai/gelombang/arus sehingga kapal dapat berputar, berlabuh/melepaskan jangkar serta melakukan bongkar muat barang dan perpindahan penumpang. Pelabuhan adalah tempat kunjungan kapal, dengan fasilitas dan perlengkapan yang diperlukan untuk melakukan kegiatan pelabuhan.

Fungsi pelabuhan adalah untuk memudahkan kegiatan bongkar muat barang. Peran pelabuhan adalah sebagai pintu gerbang masuk/keluarnya arus barang dari/ke wilayah atau negara lain, memperlancar arus penumpang antar pulau, serta berpotensi menjadi lokasi bekerja dan menunjang pertumbuhan perekonomian nasional. Fasilitas pelabuhan adalah gudang, dermaga, dan dermaga tempat kapal dan perahu berlabuh di titik-titik lalu lintas yang sibuk. Fasilitas pelabuhan meliputi pemanduan, peralatan penarik dan pengangkutan, bongkar muat, stasiun pengisian bahan bakar, air bersih, makanan, pemasok, fasilitas suku cadang dan perbaikan kapal serta fasilitas kesehatan pelabuhan.

Adapun jenis-jenis pelabuhan menurut Suyono (2007) dapat di bagikan sebagai berikut :

1. Alamnya

   Berdasarkan karakteristiknya, pelabuhan laut dibedakan menjadi pelabuhan terbuka dan pelabuhan tertutup. Pelabuhan terbuka adalah pelabuhan dimana kapal dapat langsung masuk dan berlabuh tanpa kunci. Pelabuhan Indonesia pada umumnya merupakan pelabuhan terbuka. Pelabuhan tertutup adalah pelabuhan dimana kapal harus melewati banyak pintu air. Pelabuhan tertutup ini dibangun di pantai yang terdapat perbedaan pasang surut yang besar dan waktu pasang yang berdekatan.

2. Pelayanannya

   Menurut tujuan pelayanannya, jenis pelabuhan dapat dibedakan menjadi pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Menurut PP 69/(2001), pelabuhan umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk keperluan pelayanan umum. Selanjutnya pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang digunakan khusus untuk kegiatan di bidang industri, pertambangan atau pertanian dan dibangun oleh instansi yang berwenang untuk melayani bongkar muat bahan baku dan hasil pembuatannya. Contoh pelabuhan khusus adalah pelabuhan khusus angkatan laut, pelabuhan khusus kelapa sawit, dan lain-lain. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 55 tahun (2002).

3. Lingkup pelayanan yang di layani

   Menurut Tergantung pada lingkup angkutan yang dilayani, sesuai PP Nomor 31 Tahun (2021) tentang Penyelenggaraan Bidang Kemaritiman. Peran dan fungsi pelabuhan terbagi menjadi pelabuhan hub internasional, pelabuhan internasional, pelabuhan nasional, pelabuhan regional, dan pelabuhan lokal.

   a. Pelabuhan transshipment internasional merupakan pelabuhan utama yang melayani kegiatan pelayaran dalam dan luar negeri, mengangkut barang dalam jumlah besar, dengan jangkauan

angkut yang sangat luas, dan merupakan titik fokus dalam jaringan pelayaran internasional.

b. Pelabuhan internasional adalah pelabuhan utama dan pelabuhan pembantu, yang berfungsi melayani kegiatan angkutan laut dalam dan luar negeri, mengangkut barang dalam jumlah besar, mempunyai cakupan angkutan yang sangat luas, dan menjadi pusat jaringan angkutan laut internasional.
c. Pelabuhan nasional merupakan pelabuhan utama tingkat 3 yang melayani kegiatan dan menerima angkutan laut skala menengah nasional dan internasional, serta merupakan titik fokus jaringan transportasi provinsi.
d. Pelabuhan regional merupakan pelabuhan transshipment besar yang melayani operasi dan transshipment pelayaran nasional dalam jumlah yang relatif kecil dan merupakan pelabuhan transit dari pelabuhan-pelabuhan besar. \dilahirkan.
e. Pelabuhan lokal adalah pelabuhan transshipment sekunder yang melayani operasi pelayaran regional kecil dan terhubung ke pelabuhan besar dan/atau regional.

E. Sistem dan Prosedur Pelayanan

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

1. Cetak PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Kargo) dari komputer online setelah menerima informasi melalui telepon dari agen PPSA (Pusat Pelayanan Terpadu Satu Pintu).
2. Hasil pencetakan kegiatan PPKB (pelayanan kapal dan permintaan barang) pada siang hari langsung dicatat dalam daftar kegiatan sehari-hari kapal atau dipajang di papan tulis.
3. Pemandu pelabuhan yang ditugaskan tugas pilotnya ditentukan berdasarkan perintah jaga yang ditetapkan dalam daftar pergerakan kapal harian dan dicatat sesuai dengan itu.

4. Berkas PPKB (Permintaan Pelayanan Kereta Api dan Kargo) disimpan dalam folder khusus untuk penyimpanan yang terorganisir.
5. Cetakan PPKB (Permintaan Pelayanan Kereta Api dan Kargo) kemudian digabungkan menjadi satu file untuk menyusun DHGK (Daftar Pergerakan Kereta Api Harian) untuk keesokan harinya.
6. DHGK (Daftar Pergerakan Kapal Harian) dikirimkan ke koordinator pengawas pelabuhan untuk diperiksa dan ditandatangani.
7. Saat mengemudikan kapal, informasi kesiapan kapal untuk berlayar diperoleh dari berbagai sumber. Ini termasuk agen pelayaran, menara kendali dan komunikasi radio telepon dan VHF.
8. Petugas jaga penerbang mengeluarkan SPK (Surat Perintah Kerja) kepada pemandu pelabuhan yang ditugaskan, yang kemudian ditandatangani oleh koordinator penerbang dan asisten manajer pemandu.
9. Layanan instruksi pelaksanaan mencakup pengiriman pesanan produksi (SPK) ke instruksi dealer yang ditugaskan, sesuai dengan instruksi yang diuraikan dalam dokumentasi.
10. Penerbang kota pelabuhan menerima SPK dan meneruskannya kepada pengawas operasi pemanduan (OSP) untuk meminta kapal tunda atau bantuan lain yang diperlukan untuk operasi pemanduan.
11. Pengawas Operasi Pemanduan (*Supervisor*) Kapal Tugboat mengkoordinir dan menugaskan kapal tunda untuk membantu kapal-kapal yang telah ditentukan dalam SPK (Surat Perintah Kerja).
12. Pelaksanaan pemanduan selesai pada saat terakhir penundaan dan SPK (Surat Perintah Kerja) kemudian dikembalikan kepada petugas yang bertanggung jawab atas pelayanan pemanduan.

    Ketika pengelola pelabuhan tidak memenuhi kriteria yang disebutkan di atas, hal itu dapat memengaruhi layanan pemanduan kapal, yang memperlambat kontrol kapal dan pada akhirnya mengarah pada layanan pemanduan yang kurang produktif.

F. Ketentuan Pelaksanaan Pemanduan

1. Kapal endaraan dengan tonase 500 GT atau lebih harus menggunakan jasa pilot ketika melakukan perjalanan di perairan dengan pemanduan wajib, kecuali ditentukan lain oleh otoritas setempat atau untuk alasan keamanan kargo dan atas permintaan nakhoda kapal dengan bobot lebih kecil . . dibandingkan GT 500 saat Anda mengarungi perairan, Anda memerlukan panduan.
2. Kapal angkutan laut darat berhak mendapatkan pemanduan secara cuma-cuma, khususnya:
   a. Kapal Kapal rumah sakit pada masa perang
   b. Kapal Perang Republik Indonesia dan Kapal Negara Republik Indonesia yang melayani kegiatan pemerintahan.
   c. Kapal singgah di pelabuhan semata-mata dengan tujuan meminta bantuan kemanusiaan untuk pengobatan atau penyelamatan apabila terjadi bencana maritim
   d. Kapal berlabuh jangkar atas perintah Direktur dan/atau atas perintah Dirjen/Direktur PUK setempat dengan alasan keamanan maritim dan kepentingan operasional pelabuhan.
   e. Kapal pengangkut yang singgah secara berkala pada pelabuhan yang sama lebih dari 1 (satu) kali dalam 24 jam di perairan tertentu harus mempunyai petunjuk.
3. Kapal Angkatan Laut Luar Negeri yang dibebaskan dari tarif pelayanan jasa pemanduan, yaitu:
   a. Kapal Kapal rumah sakit pada masa perang
   b. Kapal singgah di pelabuhan hanya dengan tujuan meminta bantuan kemanusiaan untuk pengobatan atau penyelamatan jika terjadi bencana maritim.
   c. Kapal meninggalkan pelabuhan sesuai perintah Direktur dan/atau atas perintah Direktur Jenderal/Direktur PUK setempat demi keselamatan angkutan laut dan kepentingan operasional pelabuhan.Terhadap kapal-kapal yang mengalami kelambatan

gerakan atas rekomendasi pandu karena pasang surut, gangguan cuaca, atau kejadian luar biasa lainnya, dibebaskan dari pembayaran tambahan tarif pelayanan jasa pemanduan.

4. Kapal Kapal yang dikemudikan masuk, keluar, atau dipindahkan secara pribadi di perairan percontohan tanpa izin, wajib membayar tambahan biaya pemanduan sebesar 200% (dua ratus persen) dari tarif dasar.
5. Harga dasar jasa pemanduan adalah penjumlahan dari harga tetap per pergerakan kapal dan harga variabel per GT per kapal untuk setiap pergerakan.
6. Paling lambat 30 (tiga puluh) menit sejak pemandu wisata memasuki kapal, kapal harus siap melakukan latihan. Apabila melebihi waktu paling lama 1 (satu) jam, dikenakan biaya tambahan sebesar 10% (sepuluh persen). harga dasar akan dikenakan. tarif akan dikenakan.
7. Kapal yang bergerak lebih dari 1 (satu) jam dianggap dibatalkan tanpa permintaan dan pelayanan dianggap telah diberikan.

G. Pengertian Kapal

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pengertian Kapal Laut, kapal adalah suatu jenis kendaraan air dengan bentuk dan rancangan apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin, atau dengan sistem suspensi. Kapal mencakup semua jenis kendaraan. mampu menahan beban dinamis, kendaraan yang bergerak di bawah air serta alat terapung dan bangunan terapung yang tidak bergerak.

H. Faktor Pendukung Pelayanan Pemanduan

Ada beberapa faktor yang menjadi pendukung dalam pelaksanaan pelayanan pemanduan, diantaranya:

1. Peralatan Pemanduan
   a. Kapal Pandu (*Pilot Boat)*

Kapal Kapal pandu mempunyai fungsi memimpin dan menerima pengintaian dari kapal-kapal yang berada di laut, sekaligus memandu kapal keluar masuk pelabuhan. Ada beberapa jenis kapal pandu yang digunakan seperti AP, MP I, MP I-S dan MP I-F. Ukuran kapal pemandu biasanya memiliki panjang ±15 meter dan lebar ±3 meter.

Mereka dibekali mesin dengan tenaga berkisar antara 150 hingga 170 tenaga kuda (hp). Kapal percontohan dirancang dengan ukuran yang sesuai untuk menjalankan fungsi memandu kapal di perairan yang sering padat.

Dengan ukuran yang sesuai dan tenaga mesin yang mencukupi, kapal pandu dapat menjalankan tugas-tugasnya dengan efektif. Mereka memainkan peran penting dalam menjaga keselamatan dan kelancaran operasi kapal di perairan yang berisiko.

b. Kapal Tunda (*Tugboat)*

Kapal Truk derek digunakan untuk dukungan. Manuver kapal yang dilayani melibatkan penggunaan kapal tunda, yang fungsi utamanya adalah mendorong, menarik, dan menderek kapal. Kapal tunda yang saat ini digunakan di pelabuhan, memiliki dimensi umum panjang sekitar ±30m, lebar sekitar ±6m, dilengkapi mesin berkapasitas 600 hingga 2.400 tenaga kuda.

Fungsi kapal tunda meliputi beberapa tugas penting dalam mengatur gerakan kapal di perairan pelabuhan. Pertama, mereka dapat memberikan dorongan (*push*) kepada kapal- kapal untuk membantu memindahkan atau mempercepat pergerakan mereka. Kedua, mereka dapat menarik (*tow*) kapal-kapal dengan menggunakan tali atau rantai, memberikan bantuan untuk memindahkan kapal yang tidak dapat bergerak sendiri atau membutuhkan daya tambahan. Ketiga, kapal tunda juga dapat menggandeng (*tug*) kapal-kapal, membantu mereka dalam manuver dan memastikan keselamatan saat bergerak di sekitar

pelabuhan.

Kapal tunda yang digunakan saat ini berukuran relatif seragam, panjang kurang lebih ±30 meter dan lebar ±6 meter. Mereka dibekali mesin dengan tenaga berkisar antara 600 hingga 2400 HP. Mesin ini memberi kapal tunda tenaga yang cukup untuk menjalankan tugasnya secara efektif. Kapal tunda juga dilengkapi dengan sistem dan perlengkapan khusus seperti tali atau rantai yang kuat untuk menopang beban kapal yang sedang ditarik atau ditarik.

Peran kapal tunda sangat penting dalam operasi pelabuhan, karena mereka membantu memastikan kelancaran dan keamanan pergerakan kapal. Dengan kemampuan mereka dalam mendorong, menarik, dan menggandeng kapal, kapal tunda dapat mengurangi risiko tabrakan atau kecelakaan, serta membantu kapal-kapal mencapai tujuan mereka dengan aman.

c. Kepil (Kepala *Mooring Boat*)

Regu kepil menggunakan kapal kepil untuk melaksanakan tugas-tugas khusus, seperti menerima atau melepas ujung *tross* atau *sling* kapal dan mengikatnya pada *bouy* tambat. Kapal kepil juga berperan dalam melepas *tross* dari mooring buoy pada saat pemberangkatan. Jenis perahu kepil dapat dibedakan berdasarkan tenaga mesin yang digunakan. Perahu kepil ada dua jenis berdasarkan tenaganya, yaitu 120 hingga 150 HP dan 200 hingga 350 HP. Kapal kepil ini biasanya mempunyai awak kapal sebanyak 4 orang.

Dimensi umum kapal kepil kurang lebih panjang ±12 meter dan lebar ±2,5 meter. Kapal kepil ini didesain dengan dimensi kompak untuk memudahkan pergerakan di sekitar kapal yang akan menerima gendongan atau gendongan. Meski ukurannya lebih kecil dibandingkan kapal jenis lainnya, namun kapal berukuran kecil tetap berperan penting dalam operasional docking dan

memperlambat laju kapal di pelabuhan. Tim kepil menggunakan perahu kepil untuk memasangkan kepala atau gendongan perahu pada pelampung jangkar. dengan menggunakan teknik pengikatan yang sesuai. Mereka juga bertanggung jawab melepas *tros* saat kapal akan berangkat, sehingga kapal dapat meninggalkan pelabuhan dengan aman. Kapal kepil dilengkapi dengan peralatan dan alat bantu yang diperlukan, seperti tali atau *sling* yang kuat, untuk menjalankan tugas-tugas ini.

Kapal kepil berperan penting dalam mengamankan kapal di pelabuhan dan memastikan proses tambat-melambatkan berjalan dengan lancar. Dengan daya mesin yang sesuai dengan kebutuhan dan jumlah ABK yang memadai, kapal kepil mampu menangani tugas-tugasnya secara efektif dan membantu dalam keselamatan operasi kapal di pelabuhan.

d. Sumber Daya Manusia

Setiap Pramuka harus memiliki pengetahuan dan kemampuan yang diperlukan untuk memenuhi peran yang ditugaskan kepada mereka. Keterampilan dan pengetahuan yang diperlukan ini diperlukan agar pilot dapat melaksanakan tugasnya dengan baik, menanggapi tantangan yang mungkin timbul dalam pekerjaan, dan diperoleh ketika mengikuti program pelatihan pilot yang disediakan oleh Unit organisasi yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal Departemen Umum. Transportasi Laut, berdasarkan penunjukan Perdana Menteri. Nomor 57 Tahun 2015 (2015), Pasal 18, untuk menjadi pemandu kapal, seseorang harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:

1) Pandu Penerbang dengan sertifikat penerbang tingkat II diperbolehkan mengemudikan kendaraan dengan panjang keseluruhan (LOA) kurang dari 200 meter.
2) Pilot dengan Sertifikat Pilot Tingkat I diperbolehkan menerbangkan kapal dengan panjang berapa pun (Panjang

Keseluruhan/LOA), namun mereka tidak diperbolehkan menerbangkan kapal di laut lepas.

3) Pilot bersertifikat Pilot laut dalam diberi wewenang untuk memberikan pelayanan pemanduan bagi kapal yang berjarak paling sedikit 15 (lima belas) meter dari perairan pelabuhan.
4) Petunjuk rinci tentang petunjuk teknis pelaksanaan kegiatan pengintaian berdasarkan sertifikat yang diterbitkan diatur oleh peraturan yang dikeluarkan oleh Direktur Jenderal.

I. Sistem dan Prosedur Pemanduan Kapal

1. Pengertian Sistem

   Menurut Mulyadi dalam buku “Sistem Akuntansi” (2001), sistem diartikan sebagai suatu jaringan prosedur yang dirancang menurut suatu model yang terpadu untuk melaksanakan kegiatan pokok organisasi.

2. Pengertian prosedur

   Prosedur adalah serangkaian langkah atau tindakan yang telah ditetapkan secara resmi dan terstruktur untuk mencapai tujuan tertentu. Ini adalah panduan yang jelas dan sistematis untuk melaksanakan tugas atau proses dengan efisiensi, konsistensi, keamanan, dan keandalan. Prosedur dapat ditulis secara tertulis dan berisi langkah-langkah yang harus diikuti, urutan tindakan, kriteria pengambilan keputusan, dan instruksi terkait lainnya.

3. Perencanaan pemanduan

   a. Tugas Kepala Bagian Perencanaan Pengarahan adalah menerima permohonan pelayanan kapal dan muatan (PPKB) yang dikirimkan oleh agen pelayaran yang telah diidentifikasi oleh agen Pusat Pelayanan Terpadu Satu Pintu (PPSA). Selain itu, Kepala Departemen Perencanaan dan Orientasi juga memeriksa dokumen konfirmasi pembayaran yang dikeluarkan oleh pejabat atasan/non atasan.

1) Pimpinan unit perencanaan dan pelaksana dinas pemanduan bertugas.
   a) Segera setelah anda menerima PPKB, tambahkan ke dalam daftar pelaksanaan Rencana Harian Gerakan Kapal.
   b) Memberitahukan kapal tentang rencana pengintaian melalui pos komando pengintaian.
   c) Apabila kapal yang akan dilayani sudah siap, informasi mengenai rencana pelayanan pemanduan harus diberikan kepada kepala unit pelaksana pelayanan melalui pesan telepon/radio.
2) Kepala dinas pemanduan bertugas:
   a) Proses pembuatan Surat Perintah Produksi (SPK) bagi agen meliputi penyusunan dan penandatanganan SPK. SPK tersebut kemudian diberikan kepada pramuka terkait. Selain itu, SPK akan diserahkan kepada Departemen Eksploitasi Percontohan untuk menyiapkan fasilitas yang diperlukan jika kapal yang dilayani belum siap.
   b) Jika ada kapal, layanan pemanduan dihentikan,dan pihak pelayanan membuat PPKB baru.
   3) Mengevaluasi Meninjau dan memperbaiki keakuratan data kapal dan bukti pembayaran yang terverifikasi.
   4) Merencanakan dan menentukan jam layanan pengajaran.
   5) Menandatangani PPKB yang telah diserahkan kepada agen pelayaran.

      Penyediaan infrastruktur yang diizinkan, seperti stasiun pramuka,radio VHF laut, HT laut, jaket pelampung, mobil operasional, dan rumah operasional, merupakan persyaratan penyelenggara atau pelaksana pemanduan. PM no 93 tahun (2014) tentang sarana bantu dan prasarana pemanduan kapal.

4. Pelaksanaan pemanduan
    a. Pandu menyelesaikan tugas sesuai dengan nomor urut penjaga dan SPK yang diterima.
    b. Layanan pemanduan disiapkan, termasuk alat bantu pilot dan pemanduan kapal.
    c. Sarana pemanduan menjalankan fungsinya.

       Pandu menyelesaikan administrasi pemanduan pada saat dinas pemanduan selesai.
    d. Pandu dan sarana pemanduan kembali ke pankalan divisi untuk tugas selanjutnya *stand by* setelah administrasi pemanduan selesai.

Secara umum, ada dua jenis penerbang yang digunakan dalam melakukan pelayanan pemanduan di pelabuhan-pelabuhan yang memiliki jalur maritim, yaitu penerbang pelabuhan yang memandu kapal-kapal yang berada di dalam wilayah pelabuhan dan penerbang yang memandu kapal-kapal dari wilayah pelabuhan hingga batas terluar pelabuhan diperlukan atau sebaliknya.

Pramuka juga bertugas membantu syahbandar dalam tugasnya terkait keselamatan pelayaran. Selain itu, mereka bertugas memantau dan mengawasi jalur pelayaran, termasuk menghindari pendangkalan dan menghentikan pencemaran air. Berbeda dengan negara lain yang mungkin pandunya berasal dari perusahaan swasta (pandu swasta), PT. Pelabuhan Indonesia mempekerjakan pandu.

Biaya pemanduan didasarkan pada ukuran kapal yang dipandu (GRT, Gross, Register, Ton), jarak pemanduan atau waktu pemanduan, dan kesulitan rute pemanduan. Pengawas percontohan saat ini dipegang oleh Otoritas Pelabuhan. Fasilitas pemanduan yang berwenang untuk membantu kapal dalam pelayanan atau melakukan manuver di perairan diharapkan memerlukan bimbingan. Pengabaian diberikan dalam kasus saat ini tanpa instruksi. Dalam hal ini nakhoda biasanya berpengalaman dan mempunyai pengetahuan yang cukup

untuk mengendalikan kapal di perairan yang memerlukan bimbingan. Pengecualian ini berlaku untuk satu pelayaran saja, baik saat kapal keluar maupun memasuki perairan yang diperkirakan memerlukan pemandu.

Beberapa jenis kapal yang umumnya dikecualikan dari tarif jasa pemanduan antara satu wilayah perairan ke wilayah perairan lainnya dapat bervariasi tergantung pada aturan dan regulasi yang berlaku di setiap negara atau yurisdiksi. Namun, beberapa jenis kapal yang mungkin mendapatkan pengecualian tarif jasa pemanduan meliputi:

a. Kapal-kapal Angkatan Laut: Kapal-kapal militer yang digunakan oleh Angkatan Laut suatu negara seringkali dikecualikan dari tarif jasa pemanduan.
b. Kapal-kapal Pelayaran Publik: Kapal-kapal yang dioperasikan oleh perusahaan pelayaran publik atau perusahaan pelayaran negara tertentu dapat mendapatkan pengecualian dari tarif pemanduan.
c. Kapal-kapal Pemerintah: Kapal-kapal yang dimiliki dan dioperasikan oleh pemerintah atau lembaga pemerintah tertentu mungkin juga mendapatkan pengecualian dari tarif jasa pemanduan.
d. Kapal-kapal Layanan Kemanusiaan: Kapal-kapal yang digunakan untuk memberikan layanan kemanusiaan, seperti kapal bantuan bencana atau kapal pengangkut penyelamat, seringkali dikecualikan dari tarif pemanduan.
e. Kapal-kapal Khusus: Beberapa jenis kapal khusus seperti kapal penelitian, kapal nelayan tradisional, atau kapal kecil non-komersial dapat diberikan pengecualian tarif pemanduan.

Perlu adanya sarana pendukung seperti alat kemudi, kapal pendukung untuk memandu kapal dan mengawal jalur angkutan yang sempit, serta awak kapal untuk membantu mengikat/melepaskan kabel-kabel kapal agar dapat melaksanakan tugas pengangkutan dan pemanduan kapal dengan baik.

Untuk mengukur keberhasilan pelayanan percontohan atau kinerja percontohan digunakan dua jenis waktu, yaitu waktu tunggu dan waktu pendekatan. Waktu tunggu pemandu wisata adalah waktu yang dihitung sejak Anda meminta pemandu wisata hingga Anda naik kereta. Sedangkan waktu pendekatan adalah jumlah jam yang diperlukan untuk pelayanan pemanduan, dihitung sejak kapal mulai meninggalkan posisi jangkar sampai berlabuh di tempat berlabuh atau sebaliknya.

5. Tata Cara Memperoleh Izin Untuk Melakukan Pemanduan

   Penerbitan izin penyelenggaraan jasa pemandu diatur dengan Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Navigasi dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemandu. Berdasarkan peraturan ini, apabila Otoritas Pelabuhan Maritim atau unit otoritas pelabuhan tidak menyelenggarakan pelayanan pemanduan pada daerah pemanduan wajib dan daerah pemanduan khusus yang terletak pada alur pelayaran dan perairan pelabuhan, maka pelayanan pemanduan dapat diberikan kepada unit pelabuhan niaga yang memenuhi kebutuhan kondisi dan diberi wewenang. . Menteri Perhubungan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 114 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Angkutan Air, dan Pasal 22 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Unduh PM 57 Peraturan Menteri Perhubungan tahun (2015) terkait uji coba. Perizinan kegiatan pemanduan tersebut di atas diputuskan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan permintaan Direktur Jenderal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang tercantum dalam Pasal 23 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015. bahwa organisasi perdagangan pelabuhan wajib bertemu dalam rangka menyelenggarakan pelayanan pemanduan sebagaimana tersebut di atas, antara lain diatur dalam Pasal 11 ayat (6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015:

a. kontrak kontrak kerja di tempat pramuka dan bukti asuransi bagi pramuka.
b. surat keterangan sehat yang sah yang diterbitkan oleh rumah sakit umum yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal setelah dilakukan pemeriksaan kesehatan.
c. surat rekomendasi dari pengawas kepanduan setempat.

Persyaratan Persyaratan alat bantu dan prasarana navigasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (2) huruf b dan c untuk perairan wajib tipe 1, ditetapkan berdasarkan persyaratan khusus yang berkaitan dengan instalasi dan prasarana alat bantu navigasi sesuai dengan pedoman yang diperlukan. kelas. Persyaratan ini diatur oleh faktor-faktor seperti klasifikasi air yang dibutuhkan Pandu, yang meliputi Tipe I, II dan III.

a. Sarana Bantu Pemanduan
    1) Minimal dua kapal tunda, masing-masing dengan kapasitas daya minimal 4.000 *Deadweight Tonnage* (DWT).
    2) Sekurang-kurangnya dua kapal pandu dengan kemampuan kecepatan minimal 12 *knots*.
    3) Minimal dua kapal kepil dengan kecepatan minimal 7 *knots*.
b. Prasarana Pemanduan

    Selama penyelenggaraan pelayanan pemanduan,penyelenggara atau pelaksana pandu, wajib mendapat persetujuan dari Direktur Jenderal. Antara lain:

    1) Stasiun Stasiun pemandu/menara pengawal.
    2) Radio VHF Laut
    3) HT Korps Marinir (Bicara Tangan)
    4) Jaket Pelampung
    5) Kendaraan Tempur
    6) Operator

    Berdasarkan peraturan perundang-undangan tersebut di atas, berikut tata cara pemberian izin penyelenggaraan jasa pemandu

wisata termasuk jasa navigator dan navigator Untuk menyelenggarakan jasa pemanduan, perusahaan harus memiliki izin usaha sebagai badan usaha pelabuhan niaga (BUP). Syarat untuk memperoleh izin ini diatur dalam Peraturan Pemerintah No. Resolusi Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan di Bidang Kemaritiman. Pasal 71 ayat (3) Perpres tersebut dengan jelas menyebutkan syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk memperoleh izin mendirikan BUP. Persyaratan tersebut antara lain:

a. Perusahaan Perusahaan tersebut harus memiliki kode perpajakan yang berbentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), atau Perseroan Terbatas (PT) yang khusus didirikan di bidang kepelabuhanan.
b. Perusahaan harus memiliki dokumen piagam perusahaan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
c. Perusahaan harus memiliki informasi kantor pusat bisnis yang menunjukkan alamat tempat perusahaan beroperasi.

Dengan memenuhi persyaratan ini, perusahaan dapat mengajukan permohonan izin usaha sebagai BUP. Izin ini penting untuk menyelenggarakan jasa pemanduan secara resmi dan sesuai dengan peraturan yang berlaku di sektor kepelabuhanan.

Entitas pelabuhan komersial harus menetapkan perairan tertentu sebagai perairan wajib pemanduan atau perairan pemanduan khusus sebelum memindahkan perairan tersebut. Operator pelabuhan harus menetapkan wilayah perairan tertentu sebagai perairan pemanduan wajib atau perairan pemanduan khusus sebelum berlayar di wilayah perairan tersebut, dan masalah maritim terkait akan ditinjau oleh Direktur Kajian dan penelitian Departemen Umum. Evaluasi ini akan merangkum penilaian berbagai faktor yang berkontribusi terhadap tingkat kesulitan yang mempengaruhi keselamatan kapal. Selain itu, ini akan

mempertimbangkan faktor eksternal di luar kapal yang dapat memengaruhi keselamatan layanan secara keseluruhan.

Selain itu, berdasarkan penelitian dan pengkajian yang dilakukan, Pengawas Perhubungan akan menentukan apakah perairan tersebut akan ditetapkan sebagai Perairan Wajib Khusus. Selain itu, penting untuk dipahami bahwa perairan wajib pemanduan mengacu pada perairan tertentu yang, karena kondisinya, memerlukan pilot di kapal dengan tonase tertentu. Sebaliknya, wilayah perairan percontohan khusus adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mendukung, tidak memerlukan adanya percontohan. Selama penentuan ini, hal ini mungkin juga melibatkan identifikasi titik jalan tertentu sebagai batas perairan wajib berpemandu atau perairan berpemandu yang ditunjuk secara khusus. Entitas pelabuhan komersial mengajukan surat resmi permohonan izin untuk menyediakan layanan pemanduan di perairan yang telah ditetapkan sebagai perairan wajib pemanduan atau perairan khusus. Untuk memperoleh izin, pedagang pelabuhan harus memenuhi persyaratan yang ditentukan dalam Pasal 21 ayat (2) dan (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 57 Tahun 2015 yang mengatur tentang pemanduan. Penetapan izin pemanduan dilakukan oleh Menteri Perhubungan yang memberikan izin kepada kapal untuk melakukan pemanduan di perairan yang ditetapkan sebagai perairan wajib pemanduan. Dalam hal pedagang pelabuhan memenuhi persyaratan yang ditentukan, Direktur Jenderal Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mengajukan permohonan izin penerbang kepada Menteri Perhubungan. Selama proses ini, entitas pelabuhan komersial harus memastikan bahwa mereka sepenuhnya memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam peraturan ini untuk mendapatkan izin dari Menteri Perhubungan untuk melakukan pemanduan.

J. Standar Operasional Prosedur (SOP)

Prosedur operasi standar (SOP) adalah seperangkat instruksi yang harus diikuti untuk menyelesaikan suatu tugas guna menghasilkan pekerjaan berkualitas dengan biaya serendah mungkin. SOP sering kali dilengkapi dengan diagram di akhir dokumen dan sering kali menyertakan informasi tentang manfaatnya, kapan SOP dibuat atau diubah, bagaimana prosedur ditulis, dan kapan SOP dibuat.

Setiap organisasi, apapun bentuk atau sifatnya, membutuhkan aturan yang jelas untuk melaksanakan kewajiban dan kegiatan masing-masing komponen atau unit. Suatu sistem yang disebut Standar Operasional Prosedur dimaksudkan untuk mengefektifkan, menertibkan, dan mengatur pekerjaan. Sistem ini mencakup urutan langkah-langkah dalam menjalankan pekerjaan mulai dari awal hingga akhirnya.

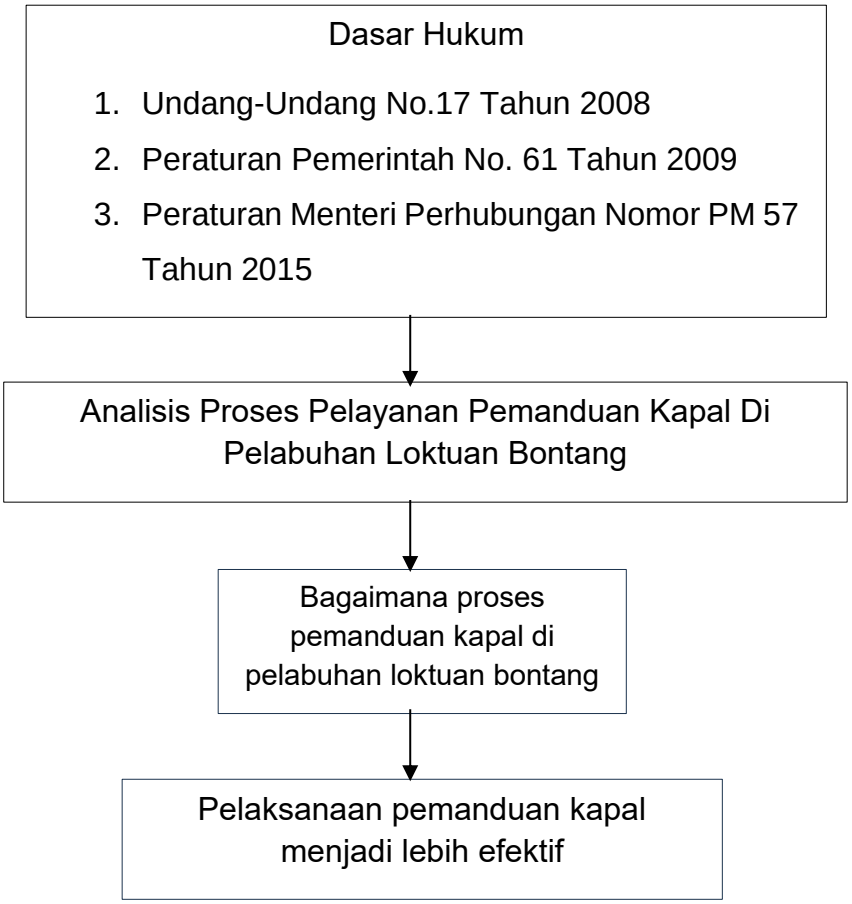
1. Tujuan dari Standar Operasional Prosedur adalah sebagai berikut:
    a. Menjaga konsistensi dalam jumlah aktivitas, dalam kondisi apa, dan dalam cara pejabat dan lingkungan menjalankan tugas atau kewajiban tertentu.
    b. Sebagai bahan perbandingan bagi rekan kerja dan atasan dalam melakukan kegiatan tertentu.
    c. Menghindari kegagalan atau kesalahan, keraguan, duplikasi, dan pemborosan dalam melaksanakan tugas (sehingga menghindari dan mengurangi konflik).
    d. Untuk mengukur kaliber layanan, beberapa variabel digunakan.
    e. Terus memastikan bahwa sumber daya dan tenaga kerja digunakan secara efektif dan efisien.
    f. Menjelaskan peran, wewenang, dan kewajiban pejabat terkait.
    g. Sebagai catatan yang mengklarifikasi dan menilai penerapan prosedur kerja jika terjadi dugaan penyalahgunaan, kesalahan, atau kesalahan administrasi lainnya dengan cara yang melindungi rumah sakit dan personel.
    h. Sebagai pedoman yang harus digunakan oleh instruktur.

i. Pada saat pembuatan SOP versi terbaru, sebagai catatan sejarah.

2. Manfaat SOP atau yang sering disebut sebagai prosedur tetap:
   a. Mengurangi kesalahan dan kelalaian dengan menstandarkan cara karyawan melakukan tugas tertentu sebagai bagian dari tugas tertentu.
   b. SOP mendorong kemandirian karyawan dan mengurangi ketergantungan pada keputusan manajemen, yang meminimalkan partisipasi manajemen dalam pelaksanaan operasi sehari-hari.
   c. Meningkatkan akuntabilitas dengan memasukkan kewajiban tertentu ke dalam penyelesaian tugas.
   d. Mengembangkan metrik kinerja standar yang akan memberikan saran praktis kepada anggota staf untuk meningkatkan kinerja dan membantu dalam penilaian upaya yang dilakukan.
   e. Menghasilkan materi pendidikan yang dapat membantu manajemen kepemimpinan yang cepat oleh personel baru.
   f. menunjukkan kinerja perusahaan yang efektif dan terkelola dengan baik.
   g. Memberikan instruksi kepada setiap pegawai di unit pelayanan tentang cara melaksanakan pemberian pelayanan sehari-hari.
   h. Mencegah implementasi tugas untuk penyampaian layanan dari tumpang tindih.

K. Kerangka Pikir

Gambar 2.1. Kerangka Pikir



BAB III
METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode studi kasus pada penelitian lapangan secara langsung untuk menguraikan dengan cara deskriptif kualitatif mengenai analisis pelayanan terhadap pemanduan kapal yang beroperasi di pelabuhan Loktuan Bontang.

B. Definisi Konsep

Dalam penelitian ini, variabel yang menjadi fokus adalah pelayanan pemanduan kapal. Pengukuran daripada efektifnya didasarkan pada tercapainya kelancaran kegiatan kapal di pelabuhan. Hal ini mencakup mulai dari memperoleh izin pemanduan hingga perencanaan dan pelaksanaan pemanduan kapal.

C. Unit Analisis

1. Objek Penelitian

   Objek penelitian ini adalah proses pelayanan pemanduan kapal yang diberoperasi di pelabuhan Loktuan Bontang.
2. Subjek Penelitian

   Subjek yang digunakan pada penelitian ini yaitu para pelaksana pelayanan pemanduan kapal di pelabuhan Loktuan Bontang.

D. Teknik Pengumpulan Data

Data merupakan bahan keterangan tentang suatu objek penelitian yang diperoleh dilokasi penelitian. Adapun data yang digunakan pada penelitian ini, diantaranya:

1. Teknik Observasi, yaitu pengamatan yang dilakukan secara langsung pada lokasi penelitian saat melaksanakan praktek darat (prada).

2. Teknik Wawancara, yaitu tanya jawab secara langsung dengan karyawan dikantor.
3. Teknik Dokumentasi, suatu metode penelitian yang dilakukan dengan cara melihat atau membaca dan mencatat segala sesuatu tentang objek penelitian.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik deskriptif kualitatif, yaitu pengolahan data kualitatif yang diperoleh dari uraian rinci tentang peristiwa dan ciri-ciri nyata. Data yang diperoleh dimaksudkan untuk memberikan informasi mengenai permasalahan perencanaan yang berkaitan dengan pekerjaan penyusunan skripsi.