

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH  
IMPLEMENTASI MANAGEMENT OPERATION SYSTEM  
DALAM PELAYANAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN  
SECARA REAL-TIME GUNA EFESIENSI WAKTU DAN  
EKONOMIS**

Oleh :

**PUJO PUTRANTO**  
**NIS. 02641/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1  
JAKARTA  
2022**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**MAKALAH  
IMPLEMENTASI MANAGEMENT OPERATION SYSTEM  
DALAM PELAYANAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN  
SECARA REAL-TIME GUNA EFESIENSI WAKTU DAN  
EKONOMIS**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan  
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

**Oleh :  
PUJO PUTRANTO  
NIS. 02641/N-1**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1  
JAKARTA  
2022**

**BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN  
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



**TANDA PERSETUJUAN MAKALAH**

Nama	PERHUBUNGAN
No. Buku Sampul	0040176-1
Program Pendidikan	OSIS AT PELAKT-IT
Kelas	MATHEA
Judul	IMPLEMENTASI MANAJEMEN INFORMASI SYSTEM DALAM PELAYARAN TINGGI MELAN PERHUBUNGAN SECARA REAL TIME CARA OFFSHORE METER DAN FAKSI 0040176-1

Pengantar I

**Achmad Syarif Dp TELM.M.Ed**

**Lektor Kepala**

Sekarang, Juni 2012

Pengantar II

**Capri Lina D Purnamasari MM**

**Eksekusi**

**Mengantar**

**Keperluan Pendidikan**

**Capri Lina D Purnamasari MM**

**Pada 10/06/2012**

**dan 10/06/2012**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT karena atas berkah dan rahmat serta karunia-nya sehingga penyusun dapat menyelesaikan makalah ini dengan judul : :  
“IMPLEMENTASI MANAGEMENT OPERASI SYSTEM  
DALAM PELAYANAN PEMANDUAN PENUNDAAN  
SECARA REAL-TIME GUNA EFESIENSI WAKTU DAN  
EKONOMIS”

Makalah ini diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah ini, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah ini juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan ini pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

1. Capt. Sudiono, M.Mar, selaku Ketua Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Bapak Dr. Ali Muktar Sitompul, MT, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
3. Capt. Bhima Siswo Putro, MM, selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
4. Bapak A.chalid Pasyah,Dip.TESL.M.Pd selaku dosen pembimbing I yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar.
5. Capt.Jasief S.Putrahardja.MM selaku dosen pembimbing II yang telah meberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah ini
6. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.

7. Seluruh rekan-rekan yang ikut memberikan sumbangsih pikiran dan saran serta keluarga besar, istri dan anak-anak saya yang telah memberikan motivasi selama penyusunan makalah ini.
8. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah ini.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta,      Juni 2022

Penulis,

PUJO PUTRANTO

NIS. 02641/N-1

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>TANDA PERSETUJUAN MAKALAH</b> .....	ii
<b>TANDA PENGESAHAN MAKALAH</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iv
<b>DAFTAR ISI</b> .....	vi
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah .....	2
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	3
 <b>BAB II LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	4
B. Kerangka Pemikiran .....	24
 <b>BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Deskripsi Data .....	27
B. Analisis Data .....	30
C. Pemecahan Masalah .....	33
 <b>BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN</b>	
A. Kesimpulan .....	38
B. Saran .....	39
 <b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	
<b>LAMPIRAN</b> .....	

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. LATAR BELAKANG**

PT Pelabuhan Indonesia Region II (Persero) adalah salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di sektor transportasi yang bergerak di bidang jasa pelabuhan dan logistik. Kantor pusat Perusahaan berada di Jakarta dengan wilayah operasional di 10 provinsi dan mengelola 12 pelabuhan; Pelabuhan Teluk Bayur di Provinsi Sumatera Barat, Pelabuhan Jambi di Provinsi Jambi, Pelabuhan Boom Baru di Provinsi Palembang, Pelabuhan Bengkulu di Provinsi Bengkulu, Pelabuhan Panjang di Provinsi Lampung, Pelabuhan Tanjung Pandan dan Pelabuhan Pangkal Balam di Provinsi Bangka Belitung, Pelabuhan Ciwandan di Provinsi Banten, Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Sunda Kelapa di Provinsi DKI Jakarta, Pelabuhan Cirebon di Provinsi Jawa Barat, dan Pelabuhan Pontianak di Provinsi Kalimantan Barat. Selain itu, Perseroan telah membangun tiga pelabuhan baru yaitu Pelabuhan Kalibaru Utara (Jakarta), Sorong (Papua Barat) dan Batam (Kepulauan Riau).

Perusahaan juga memiliki sepuluh anak perusahaan yang menjadi KSO Terminal Petikemas Koja (TPK Koja), PT Jakarta International Container Terminal (JICT), PT Rumah Sakit Pelabuhan (RSP), PT EDI Indonesia (EDII), PT Multi Terminal Indonesia (MTI), PT Integrasi Logistik Cipta Solusi (ILCS), PT Indonesia Kendaraan Terminal (IKT), PT Jasa Peralatan Pelabuhan Indonesia (JPPI), PT Developer Pelabuhan Indonesia (PPI), PT Energi Pelabuhan Indonesia (EPI) dan PT. Jasa Armada Indonesia.

Selain melakukan kegiatan pengelolaan pelabuhan, Perseroan juga bergerak di bidang usaha lain yang relevan seperti pemeliharaan peralatan, penyediaan energi pelabuhan, dan pengembangan pelabuhan. Dalam menjalankan manajemen dan kegiatan operasional pelabuhan, Perusahaan membentuk Kerjasama Mitra Bisnis (KSMU) bersama dengan mitra bisnis dari perusahaan swasta seperti kerja sama Terminal Operator, kapal tunda, dan pengelolaan fasilitas pelabuhan lainnya.

PT. Pelabuhan Indonesia Region II (Persero) memiliki visi untuk menjadi operator pelabuhan kelas dunia yang berstandar internasional sekaligus untuk meningkatkan *Business Performance* Perusahaan. Dalam rangka untuk mendukung visi tersebut diperlukan peningkatan kualitas pelayanan jasa kepelabuhanan, efisiensi biaya dan

peningkatan produktivitas, maka diperlukan program kerja serta sistem yang mampu meningkatkan efisiensi perusahaan dengan cara optimasi kegiatan di berbagai bidang, termasuk pelayanan pemanduan dan penundaan. Adapun dalam permasalahan di lapangan ada beberapa yang dapat di sampaikan sebagai berikut :

1. Perencanaan Pemanduan dan penundaan untuk menentukan pandu dan assist tug kita jika ada pergerakan yang bersamaan lebih dari dua Gerakan kapal pada waktu yang bersamaan dan penggunaan assist tug yang sama jumlah horse powernya.
2. Semua assist tug sudah memakai alat Aiped untuk mengetahui kapan waktu kapal assist tug menerima perintah bergerak untuk pekerjaan mengasist, yang terkadang mengalami kerusakan alat aiped sehingga perlu perawatan dan perbaikan.
3. Untuk data yang tadinya ada selisih waktu antara penetapan perencanaan Pemanduan dan penundaan sekarang sudah 85% data bisa tersistem dengan baik dan benar.
4. Baru dapat penghematan bahan bakar penggunaan motor pandu dan assist tug dapat ditekan 85% dan sisanya masih belum.

Optimasi pada pelayanan pemanduan dan penundaan kapal harus ditunjang oleh sistem dan aplikasi operasional yang efektif dan efisien serta memiliki kapabilitas berstandar internasional. Untuk itu penulis mengambil judul Kertas Kerja Perseorangan:

**"IMPLEMENTASI MANAGEMENT OPERATION SYSTEM DALAM PELAYANAN PEMANDUAN DAN PENUNDAAN SECARA REAL-TIME GUNA EFESIENSI WAKTU DAN EKONOMIS"**

## **B. IDENTIFIKASI MASALAH**

Dengan adanya beberapa permasalahan dan tidak optimalnya pelayanan pemanduan dan penundaan kapal di Pelabuhan Panjang, maka ruang lingkup penulisan ini hanya terbatas pada:

1. Belum optimalnya pengaturan dan perencanaan sumber daya yang digunakan seperti; kapal tunda, motor pandu, dan personil pandu.
2. Mengapa lokasi hanya terbatas pada area pelayanan pemanduan dan penundaan kapal Pelabuhan Panjang dan sekitarnya ( area wajib Pandu ).
3. Kurangnya kegiatan operasi terbatas pada proses pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal.



4. Kurangnya perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, serta pemberian wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian kis-kis yang ada di MOS.
5. Belum optimalnya efesiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan cost/biaya BBM.

### **C. BATASAN MASALAH**

Dengan adanya beberapa permasalahan dan tidak optimalnya pelayanan pemanduan dan penundaan kapal di Pelabuhan Panjang, maka ruang lingkup penulisan ini hanya terbatas pada:

1. Kurangnya perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, serta pemberian wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian kis-kis yang ada di MOS.
2. Belum optimalnya efesiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan nilai cost/biaya BBM.

### **D. RUMUSAN MASALAH**

Untuk memper mudah pembacaan dalam memahami penulisan ini, maka ini dibuat terdiri dari 4 (empat) bab dimana tiap-tiap bab selalu bersinambungan dalam pembahasannya yang merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan maka sistematika penulisan sebagai berikut :

1. Mengapa harus di buat pengaturan dan perencanaan sumber daya yang digunakan seperti ; kapal tunda, motor pandu, dan personil pandu.
2. Bagaimana lokasi hanya terbatas pada area pelayanan pemanduan dan penundaan kapal Pelabuhan Panjang dan sekitarnya ( area wajib Pandu ).
3. Mengapa kegiatan operasi terbatas pada proses pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal.
4. Apa sebab perawatan alat Aiped harus dirawat secara periodik secara continue.
5. Mengapa Setelah adanya efesiensi waktu maka bahan bakar minyak pada sarana Pemanduan dapat lebih diturunkan nilai costnya.

### **E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN**

a. Tujuan penelitian :

- 1). Untuk mengetahui dan menganalisa efesiensi waktu pemakaian tunda dan pengaturan perencanaan sumber daya yang digunakan seperti :

kapal tunda, motor pandu, dan personil pandu.

- 2). Untuk mengetahui dan menganalisa efisiensi pemakaian bahan bakar minyak pada sarana Pemanduan dan lokasi hanya terbatas pada Area pelayanan pelayanan Pemanduan dan penundaan kapal pelabuhan Panjang dan sekitarnya ( area wajib pandu ).

b. Manfaat penelitian :

1). Secara teoritis :

- a. Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya tentang efisiensi waktu dan bahan bakar Pemanduan dan penundaan, perawatan alat aiped secara periodic, lokasi hanya terbatas pada area wajib pandu Pelabuhan Panjang , pengaturan dan perencanaan pemanduan dan penundaan , dan terbatas hanya pada Pemanduan dan penundaan.

b. Untuk memotivasi para perwira / para pelaksana pelayaran, owner kapal, pandu, tunda dan motor pandu agar lebih memahami :

1. Mengapa harus di buat pengaturan dan perencanaan sumber daya yang digunakan seperti ; kapal tunda, motor pandu, dan personil pandu.
2. Bagaimana lokasi hanya terbatas pada area pelayanan pemanduan dan penundaan kapal Pelabuhan Panjang dan sekitarnya ( area wajib Pandu ).
3. Mengapa kegiatan operasi terbatas pada proses pelaksanaan pemanduan dan penundaan kapal.
4. Apa sebab perawatan alat Aiped harus dirawat secara periodik secara continue.
5. Mengapa Setelah adanya efisiensi waktu maka bahan bakar minyak pada sarana Pemanduan dapat lebih diturunkan nilai costnya.

2). Secara Praktis :

- a. Untuk memberikan masukan dan sebagai referensi ilmiah bagi pimpinan / perusahaan dalam pengambilan kebijakan dan perencanaan ke depan yang lebih baik.
- c. Untuk memenuhi salah satu persyaratan kelulusan program ANT I jurusan Nautika di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. TINJAUAN PUSTAKA

Saat ini pelayanan pemanduan dan penundaan kapal di Pelabuhan Panjang sudah menerapkan sistem MOS 80% kelancarannya dan sisanya 20% kurang lancar, adanya gangguan pada VMS dan MOS, ipad yang ada di cabang terutama di tunda, pandu dan motor pandu sering errors, request untuk PT.Pertamina di Pelabuhan Panjang masih order manual.

Oleh karena itu, muncul fakta-fakta kendala dalam pelayanan pemanduan dan penundaan kapal, antara lain:

1. Tidak optimalnya pengaturan sumber daya yang digunakan dalam pelayanan pemanduan dan penundaan seperti Pandu, kapal tunda, dan motor pandu.
2. Pencatatan pelayanan pemanduan dan penundaan kapal tidak dapat dilakukan secara *real-time 100%*.
3. Monitoring proses pelaksanaan pelayanan dan pemanduan kapal tidak dapat dilakukan secara langsung.

Dalam kajian Pustaka ini penulis mengambil referensi yang berhubungan dengan dasar hukum dan ketentuan dari pemerintah sebagai berikut :

A. *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Lembaran Negara RI Tahun 2008, No. 115. Sekretariat Negara. Jakarta

B. *Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan*. Lembaran Negara RI Tahun 2008, No. 115. Sekretariat Negara. Jakarta \Republik Indonesia.

C. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran*. Jakarta

D. *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 1121 Tahun 2012 tentang Pemberian Ijin Kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) untuk Menyelenggarakan Pelayanan Jasa Pemanduan pada Perairan Pandu Pelabuhan Laut dan Terminal Khusus Tertentu*. Jakarta

E. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal*. Jakarta

*F. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal. Jakarta*

Undang - Undang Republik Indonesia 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Presiden Repubil Indonesia,

- a. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang;
  - b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;
  - c. bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
  - d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;
  - e. bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu digantidengan undang-undang yang baru;
  - f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Pelayaran;
- Mengingat : Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), Pasal 25A, dan Pasal 33

g. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; Dengan Persetujuan Bersama

h. Pasal 1 Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
2. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
3. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
4. Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.
5. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.
6. Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
7. Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.
8. Pelayaran-Perintis adalah pelayanan angkutan di perairan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial.
9. Usaha Jasa Terkait adalah kegiatan usaha yang bersifat memperlancar proses kegiatan di bidang pelayaran.
10. Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak yang menggunakan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh operator angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tersebut.
11. Usaha Pokok adalah jenis usaha yang disebutkan di dalam surat izin usaha suatu perusahaan.

12. Hipotek Kapal adalah hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain.

13. Piutang-Pelayaran yang Didahulukan adalah tagihan yang wajib dilunasi lebih dahulu dari hasil eksekusi kapal mendahului tagihan pemegang hipotek kapal.

Dalam penyusunan Kertas Kerja Perseorangan ini penulis memerlukan data yang relevan agar dapat memperoleh hasil penulisan yang baik dan bermanfaat. Untuk mengumpulkan data yang diperlukan tersebut penulis menggunakan metode-metode sebagai berikut:

#### 1. Studi Kepustakaan

Metode ini digunakan untuk mencari dan mendapatkan informasi dalam pelayanan pemanduan dan penundaan kapal yang efektif dan efisien, serta memperhatikan aspek keselamatannya. Studi kepustakaan dilakukan dengan pengumpulan data dan informasi, studi dari aturan dan ketentuan yang berlaku, studi dari buku-buku dan sumber bacaan yang didapat sebagai teori penunjang.

#### 2. Studi Lapangan

Di samping melakukan studi pustaka untuk melengkapi dan memperkuat analisa data penulis juga melakukan studi lapangan yang telah dilakukan meliputi:

##### a. Observasi

Pengalaman penulis selama bekerja sebagai Personil Pandu dan *Executive Planner* di PT. Pelabuhan Indonesia Regional II (Persero), dalam pelaksanaannya sering menemukan masalah-masalah yang muncul dalam pelayanan pemanduan kapal dan penundaan kapal, serta menanganinya secara langsung.

##### b. Dokumentasi

Penulis membaca dan menganalisa laporan-laporan pelayanan pemanduan dan penundaan kapal di Pelabuhan Panjang, serta memperhatikan parameter-parameter yang mempengaruhi kelancaran dan keamanan pelayanan pemanduan dan penundaan.

##### c. Wawancara

Metode ini dilakukan penulis untuk mendapatkan informasi yang lebih lengkap, disamping wawancara langsung dengan rekan-rekan Personil Pandu, Kru Kapal Tunda dan Motor Pandu, serta manajemen PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Dengan banyaknya masukan informasi, diharapkan makin memperkaya pengetahuan penulis guna menyelesaikan makalah ini dengan baik dan bermanfaat.

### 3. Teknik Analisa Data

Untuk mendapatkan data yang akurat penulis melakukan analisa secara kualitatif dan kuantitatif terhadap seluruh data yang didapat sehingga ditemukan solusi-solusi untuk mengatasi permasalahan-permasalahan yang timbul dalam pelayanan pemanduan dan penundaan kapal di Pelabuhan Panjang.

#### 1. Istilah dan Definisi.

Istilah dan definisi yang digunakan dalam penyelenggaraan SBNP disebutkan dalam Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 PM 25/2011.

**a. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran** adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.

**b. Menara suar** adalah Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran

tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 20 (dua puluh) mil laut yang dapat membantu para navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal, menunjukkan arah daratan dan adanya pelabuhan serta dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara.

**c. Rambu suar** adalah Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran tetap yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih dari 10 (sepuluh) mil laut yang dapat membantu para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, dan bahaya terpencil serta menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara.

**d. Pelampung suar** adalah Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran apung yang bersuar dan mempunyai jarak tampak sama atau lebih 4 (empat) mil laut yang dapat membantu para navigator adanya bahaya/rintangan navigasi antara lain karang, air dangkal, gosong, kerangka kapal dan/atau untuk menunjukkan perairan aman serta pemisah alur, dan dapat dipergunakan sebagai tanda batas wilayah negara.

Dengan adanya Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 1121 tahun 2012 ini, untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran maka Menteri Perhubungan telah memberikan pelimpahan kewenangan kepada PT.Pelabuhan Indonesia II ( Persero ) untuk melaksanakan Pemanduan . KM ini juga memberikan kepastian hukum dan kepastian berusaha bagi PT.Pelabuhan Indonesia II ( Persero ).

Pada Peraturan Menteri Perhubungan NO PM 93 tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan yang ada beberapa istilah sebagai berikut :

1. **Pemanduan** adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi- pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan **kapal** dan lingkungan. mempergunakan **kapal** tunda.
2. **Penundaan kapal** adalah bagian dari pemanduan yang meliputi kegiatan mendorong, menarik, menggandeng, dan membantu **kapal** yang berolah gerak di alur pelayaran, daerah labuh jangkar maupun kolam pelabuhan. (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 57 Tahun 2015).
3. **Sarana Bantu Pemanduan** adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal serta didesain dan dioperasikan secara langsung digunakan pandu dalam melakukan tugas-tugas **pemanduan** untuk meningkatkan keselamatan, efisiensi dalam berolah-gerak kapal.
4. **Prasarana Pemanduan** adalah peralatan atau sistem yang didesain untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi secara tidak langsung digunakan untuk membantu pandu dalam melakukan tugas-tugas **pemanduan**.

Peraturan Pemerintah Perhubungan PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan.

Pengertian Pemanduan Menurut Edy Hidayat (2009;19)

Untuk dapat melaksanakan tugas pemanduan dengan baik di perlukan sarana penunjang yaitu :

1. **Motor pandu** yaitu kapal untuk menjemput atau mengantar pandu di tengah laut.
2. **Kapal tunda** yaitu untuk membantu menyandarkan kapal maupun untuk mengawal pada alur pelayaran yang sempit.
3. **Regu kepil**(Regu kepil darat dan regu kepil laut),untuk membantu mengikat/melepas tali kapal.



Untuk mengukur keberhasilan pelayanan pandu atau kinerja operasional pandu ada 2 macam:

a. **Waiting Time** atau waktu tunggu pelayanan pandu, dihitung sejak permintaan pandu oleh perusahaan pelayaran sampai pandu naik ke kapal.

b. **Approach Time** adalah jumlah yang digunakan pelayanan, sejak kapal bergerak dari letgo jangkar sampai ikat tali di tambat atau sebaliknya.

**Pemanduan** adalah Kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada nahkoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-navigasi dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.

Kapal Pandu yang berfungsi sebagai sarana bantu pemanduan adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mengangkut pandu dari atau ke kapal yang akan dipandu.

**Penundaan kapal** adalah pekerjaan mendorong, mengawal, menjaga, menarik atau menggandeng kapal yang berolah gerak, untuk bertambat ke atau untuk melepas dari tambatan, pelampung, breasting dolphin, pinggiran dan kapal lainnya dengan mempergunakan kapal tunda.

Departemen perhubungan memberikan pedoman tentang jumlah dan ukuran PK kapal tunda untuk melaksanakan penundaan sebagai berikut :

1) Panjang kapal 70 M s.d 100 M minimal ditunda dengan 1 unit kapal tunda dengan daya minimal 800 PK.

2) Panjang kapal 101 M s.d 150 M minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya minimal 1.600 PK.

3) Panjang kapal 151 M s.d 200 M minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya minimal 3.400 s.d 5.000 PK.

4) Panjang kapal 201 M s.d 300 M minimal ditunda dengan 2 unit kapal tunda dengan daya minimal 5.000 s.d 10.000 PK.

5) Panjang kapal 301 ke atas minimal ditunda dengan 4 unit kapal tunda dengan daya minimal 10.000 PK.

Dimana dapat kita berikan beberapa penjelasan dalam istilah-istilah kata sebagai berikut :

1. **Pandu** adalah seorang pelaut yang mempunyai keahlian dibidang Nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan Pemanduan kapal.

2. **Kapal tunda** yaitu untuk membantu menyandarkan kapal maupun untuk mengawal pada alur pelayaran yang sempit.

3. **Kapal kepil** yaitu untuk membantu mengambil tali pertama dari kapal ke darat.

4. **Kapal Pandu** adalah kapal untuk mengantar ataupun menjemput Pandu di tengah laut.

Jadi yang ada di Pelabuhan Panjang dan tersus terdapat Pandu, tunda, motor pandu, kepil, Radio operator, Planner, mobil Pandu, dermaga , jib crane dan container crane.

Semua itu merupakan standarisasi yang harus dipenuhi atau di lengkapi oleh sebuah Pelabuhan yang bertaraf Internasional.

Untuk jumlah dan Horse power

NO	NAMA KAPAL TUNDA	HORSE POWER	NO	NAMA KAPAL MOTOR PANDU	HORSE POWER	
1.	KT. S legundi III-212	2 x 1200	1.	MPAC 001	2 x 355	
2.	KT. P Sebesi II-216	2 x 1600	2.	MPAC 002	2 x 355	
3.	KT. Batavia I-212	2 x 1600	3.	MPAC 003	2 x 355	
4.	KT.PULAU SEBESI 1-212	2 x 1200				

Untuk selanjutnya dari beberapa permasalahan penggunaan MOS yang masih ada beberapa kekurangannya penulis berusaha untuk membuat solusi dalam peyelesaiannya dan berusaha untuk mengidentifikasinya sebagai berikut :

1. Mengapa kurang perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, serta pemberian wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian kis-kis yang ada di MOS.
2. Bagaimana mengatasi belum optimalnya efesiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan nilai cost/biaya BBM.

Secara kajian teoritis /secara teori penulis dapat memaparkan sebagai berikut :

### **1. Kneller**

Kneller mengungkapkan bahwa teori mempunyai dwimakna. Menurutnya, teori itu memiliki sifat yang empiris. Itu artinya, teori juga merupakan sebuah hasil dari hipotesis yang sudah diuji menggunakan eksperimen dan juga observasi.

Adapun skema siklus berjalannya system MOS yang terhubung dengan system SIMOPEL melalui system VMS yang juga terhubung dengan system Inaportnet milik DJPL.

Jasa pelayanan pemanduan kapal merupakan pelayanan pertama dan terakhir yang diberikan kepada kapal yang akan singgah di suatu pelabuhan. Oleh karena itu hal ini menjadi sangat penting untuk terus meningkatkan kualitas pelayanannya. (Ika Citra Sari. et all,2016) Selama ini layanan pandu/tunda (Towage dan Pilotage) dilakukan secara manual. Proses layanan yang konvensional membuat pemilik kapal harus membayar tarif jasa pemanduan dan penundaan melebihi durasi aktual.Saat ini Pemanduan menjadi salah satu layanan yang mendapatkan perhatian khusus dengan menggunakan Marine Operating System (MOS).

Pesatnya perkembangan teknologi informasi (TI) belakangan ini, secara otomatis berdampak juga terhadap sistem perdagangan global international. Dengan kecanggihan teknologi informasi menjadikan pelayanan yang mudah, cepat, dan murah dari berbagai transaksi dan kegiatan industri di semua sektor termasuk kepelabuhanan. Pelabuhan Panjang merupakan salah satu pelabuhan yang menggunakan teknologi digital canggih yaitu Marine Operating System (MOS).

Dengan adanya penggunaan teknologi digital Marine Operating System (MOS) ini mampu mempersingkat waktu pelayanan dan harga operasional pelabuhan serta meningkatkan produktivitas logistik. Melalui Marine Operating System (MOS) ini semua data terletak dan termonitor serta dapat menghemat konsumsi bahan bakar minyak (BBM). Digital Marine Operating System (MOS) operasional di Pelabuhan Panjang yang sudah berstandar internasional, bisa dijadikan patokan atau benchmark bagi pelabuhan-pelabuhan lain di Indonesia. (Prasetyadi, 2019) Dalam hal ini Pelabuhan Utama Panjang telah menerapkan Marine Operating System (MOS) untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas pelayanan

pemanduan dan penundaan. 3 Oleh karena itu penulis tertarik untuk membahas hal tersebut diatas.

Rumusan Masalah Selama ini layanan pandu/tunda (Towage dan Pilotage) dilakukan secara manual. Proses layanan yang konvensional membuat pemilik kapal harus membayar tarif jasa pemanduan dan penundaan melebihi durasi aktual. Saat ini pemanduan menjadi salah satu layanan yang mendapatkan perhatian khusus dengan menggunakan Marine Operating System (MOS). Mengingat keterbatasan waktu pelaksanaan dan luasnya masalah dalam penelitian yang dihadapi maka penulis membuat suatu batasan-batasan agar dapat diidentifikasi menjadi suatu fokus masalah dalam kasus-kasus satu-persatu yang sangat erat hubungannya antara satu dengan yang lain. Adapun batasan tersebut antara lain :

1. Apa manfaat dan tujuan Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?
2. Bagaimana pengoperasian Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?
3. Apa saja kelebihan dan kekurangan dari Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?
4. Bagaimana mengatasi kekurangan Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?

### 1.3 Tujuan dan Kegunaan Penulisan

1. Tujuan Penulisan Dalam penulisan karya tulis ini, penulis ingin memperkenalkan sistem baru yang telah diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok. Penulisan juga dilakukan dengan tujuan agar penelitian dapat memberikan manfaat yang sesuai dengan apa yang dikehendaki dan juga dapat menambah wawasan serta pengalaman pada bidang yang diteliti. Kemudian untuk mengetahui 4 keadaan atau kenyataan yang didapat dalam praktek darat, sehingga tujuan dari penulisan ini adalah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui manfaat dan tujuan dibuatnya Marine Operating System (MOS).
- b. Untuk mengetahui cara pengoperasian Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan.
- c. Untuk mengetahui kelebihan dan kekurangan dari Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan.

d. Untuk mengetahui cara mengatasi kekurangan Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan ?

2. Kegunaan Penulisan Selain mempunyai tujuan penulisan, peneliti ini juga mempunyai kegunaan penulisan. Kegunaan penulisan yang ada dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

a. Bagi Penulis 1) Dapat mengetahui tujuan dibuatnya Marine Operating System (MOS). 2) Dapat mengetahui cara menggunakan Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan.

3) Dapat mengetahui kelebihan dan kekurangan dari Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan.

4) Dapat mengetahui cara mengatasi kekurangan Marine Operating System (MOS) dalam pelayanan pemanduan dan penundaan

b. Bagi perusahaan PT. Jasa Armada Indonesia Tbk Penulisan karya tulis ini diharapkan untuk dapat meningkatkan mutu jasa pelayanan khususnya pelayanan pemanduan dan penundaan kapal.

c. Bagi PT. Pelindo Regional 2 Panjang

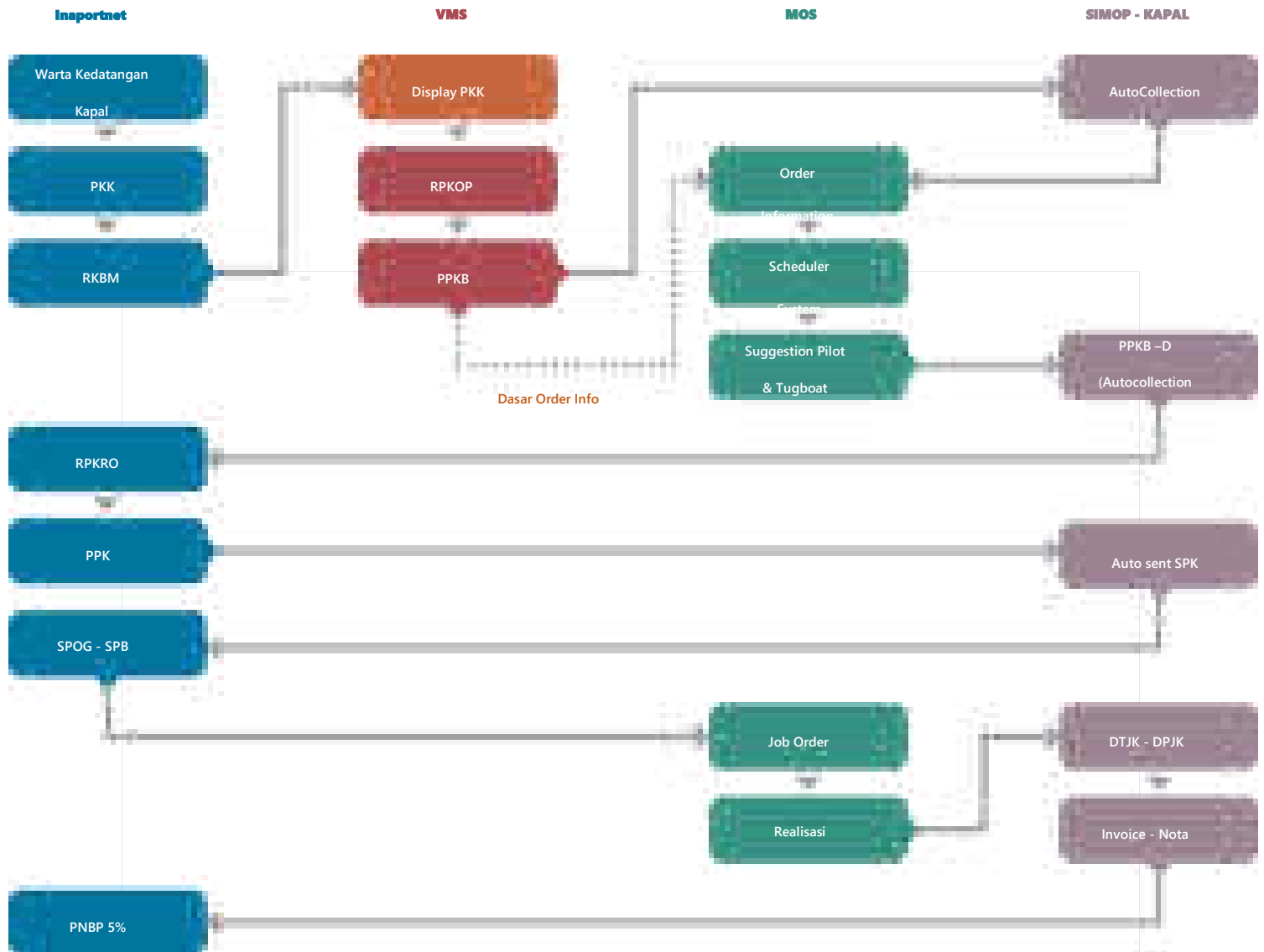
1) Menjadi bahan referensi bacaan.

2) Memberikan motivasi dan dukungan diri sendiri dan orang lain, serta informasi mengenai pelayanan pemanduan dan penundaan kapal.

3) Sistematika Penulisan Sistematika penulisan merupakan gambaran banyaknya pembahasan yang ada

Berikut skema siklus perjalanan MOS Ship service system dan INAPORTNET :

## Integration Scheme MOS – Ship Services System - INAPORTNET



Penjelasan Integration Scheme MOS-Ship Service System-Inaportnet.

1. Pengguna jasa/agent pelayaran mengajukan warta kedatangan kapal, PKK pemberitahuan kedatangan kapal dan RKBM rencana kegiatan bongkar muat melalui Inaportnet di KSOP klas I Panjang.
2. Inaportnet dari Simop kapal Pt.Pelindo Regional 2 cabang Panjang yang terhubung dengan Vessel Management Sistem ( VMS ) maka akan di display ke bentuk PKK , RPKOP ( Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi Kapal ) dan PPKB ( Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang ) lewat VMS.
3. Lalu dilakukan pembayaran melalui sistem Auto collection yang ada di Simop kapal dan sebagai dasar order info yang akan diteruskan ke order information lalu ke

scheduler sistem dan saran permintaan Pandu dan assist tug kemudian terbitlah dalam Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang Dasar ( PPKB-D ) dan jika agent /pengguna jasa sudah ada dana saldo yang sesuai dengan jumlah tagihan minimal besarnya maka akan otomatis terdebit , dan jika masih ada piutang dan saldo tidak cukup untuk pembayaran maka kapal tidak bisa dilayani untuk permintaan tersebut.

4. Jika dalam pembayaran tidak ada permasalahan piutang maka akan masuk ke tahap berikutnya yaitu Penambatan Kapal dan Rencana Operasi Kapal (RPKRO) yaitu dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang di usulkan oleh BUP.
5. Setelah rencana penambatan kapal dan Rencana Operasi Kapal selanjutnya Penetapan Penyandaran Kapal ( PPK ) kepada penyelenggara Pelabuhan untuk memperoleh penetapan adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan kantor otoritas utama dan kantor kesyahbandaran dan otoritas Pelabuhan.
6. Setelah RPKRO dan PPK akan terkirim secara otomatis surat perintah kerja dan akan diterima oleh Pandu dan tunda yang akan mengerjakan perintah kerja penyandaran , lepas sandar ataupun shifting kapal yang telah ditetapkan pengaturannya oleh seorang Planner dan disetujui oleh pihak management perencanaan Pemanduan dan penundaan.
7. Pihak KSOP setelah mengetahui nama pandu dan tundanya maka akan keluar surat persetujuan olah gerak kapal ataupun surat persetujuan berlayar jika kapal akan berlayar menuju ke Pelabuhan tujuan.
8. Setelah surat persetujuan olah gerak ( SPOG ) ataupun surat persetujuan berlayarnya sudah oke dengan ditandai oleh lampu menyala warna hijau di sistem MOS maka akan diteruskan ke job order ke Pandu, asisttug , mobil pandu dan motor pandu.
9. Job order di approve oleh semua petugas Pemanduan dan penundaan yaitu Pandu, asisttug, mobil pandu dan motor pandu melalui alat aiped maka dapat dihasilkan yang Namanya realisasi Pemanduan dan penundaan dari bukti SPK pandu.
10. Realisasi SPK akan di buat oleh divisi operasi data transaksi jasa kapal ( DTJK ) dan Data perincian Jasa Kapal ( DPJK ).
11. DTJK dan DPJK selesai diterbitkan maka di tunggu 2 x 24 jam tidak ada complaint dari pengguna jasa maka akan diterbitkan Invoice-nota berupa tagihan ke pengguna

jasa kemudian baru diperhitungkan dengan PNPB ( Pendapatan bukan pajak ) dikenakan 5%.

Demikian jalannya siklus penjelasan diatas penulis buat berdasarkan realita di lapangan.

Dari skema tersebut di atas disini dapat kita jelaskan jalannya permintaan pelayanan pandu tunda dan tambat dari pengguna jasa yang harus diperhatikan dan dimengerti adalah sebagai berikut :

- a. Melalui Inaportnet agent/pengguna jasa mewartakan bentuk pelaporan secara elektronik yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan/atau sub agen kepada Penyelenggara Pelabuhan dan Syahbandar mengenai kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB) lalu dilanjutkan melalui Vessel Management Sistem ( VMS ) yang ada di Pt.Pelindo Regional II data tersebut masuk dalam bentuk display PKK, RPKOP dan PPKB lalu masuk data di Simop kapal dengan auto collection,

Dari skema siklus perjalanan di atas dapat kita ambil istilah-istilah sebagai berikut :

- b. Sistem Informasi Manajemen Operasional Pelabuhan ( SIMOPEL ), untuk pelayanan di Pelabuhan secara system elektronik dari Pandu , tunda , kepil dan dermaga.
- c. Pemberitahuan Kedatangan Kapal ( PKK ) laporan rencana kedatangan kapal yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara kegiatan angkutan laut khusus dan perusahaan angkutan laut rakyat kepada Penyelenggara Pelabuhan. Pemberitahuan kedatangan kapal.
- d. Rencana Kegiatan Bongkar Muat ( RKBM ) adalah laporan yang disampaikan perusahaan bongkar muat kepada Penyelenggara Pelabuhan yang memuat rencana kegiatan bongkar muat.



- e. Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang ( PPKB ) adalah permintaan pelayanan jasa di pelabuhan (Labuh, Pandu, Tunda, Kepil, Tambat dan jasa lainnya) dan jenis barang serta jumlah barang yang akan di bongkar/muat oleh agen pelayaran yang diterbitkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP).
- f. Rencana Penambatan Kapal dan Rencana Operasi ( RPK-RO ) adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang diusulkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) kepada Penyelenggara Pelabuhan untuk memperoleh penetapan.
- g. Penetapan Penyandaran Kapal ( PPK ) adalah dokumen lokasi tambat kapal dan bongkar muat barang yang ditetapkan oleh Kantor Otoritas Utama dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- h. Surat Perintah Kerja ( SPK ) adalah dokumen yang berisi perintah untuk melaksanakan pelayanan kapal yang dikeluarkan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang meliputi kegiatan pemanduan, penundaan, dan tambat kapal.
- i. Surat Persetujuan Olah Gerak ( SPOG ) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi persyaratan 9 keselamatan dan keamanan pelayaran untuk melakukan pergerakan di pelabuhan.
- j. Laporan Keberangkatan Kapal ( LKK ) adalah laporan rencana keberangkatan kapal yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan.
- k. Laporan Kedatangan dan Keberangkatan Kapal ( LK3 ) adalah laporan yang disampaikan oleh perusahaan pelayaran kepada Penyelenggara Pelabuhan tentang realisasi kegiatan kapal yang berisikan tanggal kapal tiba dan tanggal kapal berangkat, pelabuhan asal dan pelabuhan tujuan, serta data muatan kapal (bongkar dan/atau muat).
- l. Surat Persetujuan Berlayar ( SPB ) (Clearance Out/Port Clearance) adalah surat persetujuan yang diterbitkan oleh Syahbandar dalam bentuk dokumen elektronik bahwa kapal secara teknis administratif telah memenuhi syarat kelaiklautan kapal dan kewajiban lainnya untuk berlayar meninggalkan pelabuhan.

- m. Laporan Angkutan Barang ( LAB ) adalah surat yang berisi daftar kegiatan bongkar/muat barang yang diajukan oleh perusahaan jasa terkait (EMKL/JPT) kepada Penyelenggara Pelabuhan.
- n. Jasa Pengurusan Transportasi ( JPT ) (Freight Forwarding) adalah usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, perkeretaapian , laut dan udara yang mencakup kegiatan pengiriman penerimaan, bongkar muat, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan pengukuran, penimbangan, pengurusan, penyelesaian, dokumen, penerbitan dokumen angkutan, pemesanan ruangan pengangkut, pengelola pendistribusian, perhitungan biaya angkutan, klaim asuransi atas pengiriman barang, penyelesaian tagihan dan biaya lainnya yang diperlukan dan penyediaan sistem informasi dan komunikasi serta layanan logistik.
- o. Warta Kapal adalah suatu bentuk pelaporan secara elektronik yang disampaikan oleh perusahaan angkutan laut nasional, penyelenggara angkutan laut khusus, agen umum, dan/atau sub agen kepada Penyelenggara Pelabuhan dan Syahbandar mengenai kondisi umum kapal dan muatannya sebelum kapal memasuki pelabuhan (PKK dan SPM) dan/atau sebelum kapal meninggalkan pelabuhan (LKK, LK3 dan SPB)
- p. Tidak efisiensinya waktu adalah : Dalam merencanakan perencanaan Pemanduan dan penundaan oleh Planner belum optimal masih terdapat kis-kis masalah di MOS, Aiped dan kesiapan sarana Pemanduan.
- q. Cara membuat agar waktu tersebut bisa menjadi efisien dan ekonomis adalah dengan optimalisasi system MOS supaya tidak ada gangguan dari Inaportnet , Simopel , system MOS itu sendiri, ekonomis adanya penghematan BBM pemakaian oleh assist tug dan kapal motor pandu.
- r. Untuk sementara waktu ini system MOS adalah satu-satunya system yang secara implementasi dapat membuat penghematan waktu menjadi efisien dalam melayani Pemanduan dan penundaan, ekonomis dalam penghematan BBM sarana pemanduannya.

- s. Implementasi Management Operation System dalam Pelayanan Pemanduan adalah penerapan system digital menggunakan aiped untuk setiap Pandu dan sarana pemanduannya.
- t. Untuk saat ini implementasi management Marine Operation Sistem sudah di terapkan dan di sosialisasikan sejak desember 2019 sampai sekarang

#### Tugas, Fungsi, dan Tanggung Jawab KSOP

1. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Pasal 207 ayat 1 dalam Dedeh Suryani (2018) maka syahbandar memiliki tugas sebagai berikut :

- a. Mengawasi kelaiklautan kapal, keselamatan, keamanan, dan ketertiban di pelabuhan.
- b. Mengawasi tertib lalu lintas kapal di perairan pelabuhan dan alur-alur pelayaran.
- c. Mengawasi kegiatan alih muat di perairan pelabuhan.
- d. Mengawasi pemanduan dan mengawasi kegiatan penundaan kapal.
- e. Mengawasi kegiatan pekerjaan bawah air dan salvage.
- f. Mengawasi bongkar muat barang berbahaya serta limbah bahan berbahaya dan beracun.
- g. Mengawasi pengisian bahan bakar.
- h. Mengawasi ketertiban embarkasi dan debarkasi penumpang.
- i. Mengawasi pengerukan dan reklamasi. Mengawasi kegiatan pembangunan fasilitas pelabuhan.
- j. Melaksanakan bantuan pencarian dan penyelamatan.
- k. Memimpin penanggulangan pencemaran dan pemadam kebakaran di pelabuhan.
- l. Mengawasi pelaksanaan perlindungan lingkungan maritim. Peran syahbandar secara khusus diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sekalipun telah ada peraturan yang mengatur tentang peran seorang syahbandar dalam mengeluarkan surat persetujuan berlayar, tidak jarang juga kita temui beberapa kecelakaan transportasi laut yang disebabkan oleh kelalaian seorang syahbandar dalam menjalankan tugas kesyahbandarannya,

yaitu dengan memberi izin pelayaran dan surat kelaiklautan kapal kepada kapal yang tidak layak untuk berlayar dan kapal yang tidak lulus uji Biro Klasifikasi Indonesia.

2. Dalam melakukan tugas yang dipercayakan sebagai pemimpin tertinggi di pelabuhan maka syahbandar memiliki fungsi yaitu :

- a. Melaksanakan koordinasi kegiatan pemerintahan di pelabuhan yang terkait dengan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran.
- b. Melaksanakan pengawasan dan pemenuhan kelaiklautan kapal, sertifikasi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran dari kapal dan penetapan status hukum kapal.
- c. Melaksanakan penyediaan, pengaturan, dan pengawasan lahan daratan dan perairan pelabuhan, pemeliharaan penahanan gelombang, kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan serta Sarana Bantu Navigasi Pelayaran.
- d. Syahbandar membantu tugas pencarian dan penyelamatan dipelabuhan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

3. Dalam melaksanakan fungsi dan tugas diatas maka syahbandar memiliki kewenangan sebagai berikut :

- a. Mengkoordinasikan seluruh kegiatan pemerintahan di pelabuhan.
  - b. Memeriksa dan menyimpan surat, dokumen, dan warta kapal.
  - c. Menerbitkan persetujuan kegiatan kapal di pelabuhan melakukan pemeriksaan kapal.
  - d. Menerbitkan surat persetujuan berlayar.
  - e. Melakukan pemeriksaan kecelakaan kapal.
  - f. Melaksanakan siji awak kapal.
- 2.5. Pengertian Pelabuhan Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan yang dimaksud dengan pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh

kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Pelabuhan menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Sedangkan pengertian kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran keamanan dan ketertiban arus lalu lintas kapal penumpang, dan/atau barang, keselamatan berlayar serta tempat perpindahan intra dan antar moda

1. Menurut jenisnya, terdapat 2 (dua) macam pelabuhan yaitu:

- a. Pelabuhan umum yaitu pelabuhan yang digunakan untuk melayani kepentingan umum, contoh: Pelabuhan Belawan di Sumatera Utara, Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya dan Pelabuhan Makassar di Ujung Pandang.
- b. Pelabuhan umum dapat dibedakan atas pelabuhan khusus (Pelsus dan sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 terminologinya adalah Tersus/Terminal Khusus) yaitu pelabuhan yang dioperasikan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu, contoh pelabuhan pelabuhan milik Pertamina, milik pabrik Semen Gresik, pabrik pulp PT Riau Andalan Pulp & Paper, milik PT Pabrik Baja Krakatau Steel dan lain-lain. Pelabuhan Umum yang tidak diusahakan (tidak mengutamakan profit) dimana penyelenggaraannya adalah pemerintah melalui UPT (Unit Pelaksana Teknis)/Satuan Kerja Pelabuhan.

Pelabuhan yang diusahakan (mengutamakan profit) dimana penyelenggaraannya adalah BUP (Badan Usaha Pelabuhan) yang saat ini menjadi PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, IV (Persero). (Edy Hidayat, 2009) 12 Menurut Lasse (2014) pelabuhan diartikan juga sebagai area tempat kapal dapat melakukan kegiatan pemuatan atau pembongkaran kargo, termasuk dalam area dimaksud suatu lokasi di mana kapal dapat antri menunggu giliran atau tunggu perintah beraktivitas, atau Port means an area within which ships are loaded with and/or discharge of

cargo and includes the usual places where ships wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from the area.

Pengertian Hopkins tentang pelabuhan mencakup lokasi perairan tempat menunggu atau yang disebut sebagai lokasi labuh jangkar (anchorage area). Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran sistem transportasi laut memiliki fungsi yang erat kaitannya dengan faktor-faktor sosial dan ekonomi. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi sedangkan secara sosial, pelabuhan menjadi fasilitas publik dimana didalamnya berlangsung interaksi antar pengguna (masyarakat) termasuk interaksi yang terjadi karena aktivitas perekonomian. Secara lebih luas, pelabuhan merupakan titik simpul pusat hubungan (central) dari suatu daerah pendukung (hinterland) dan penghubung dengan daerah di luarnya.

2. Fungsi dan Peran Pelabuhan Menurut Lasse (2014) pelabuhan memiliki fungsi sebagai gateway, link, interface, dan industrial Entity.

a. Gateway berasal dari kata pelabuhan atau port yang berasal dari kata latin porta telah bermakna sebagai pintu gerbang atau Gateway. Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun ke luar negeri pelabuhan yang disebut.

b. Link dari batasan pengertian yang telah dipaparkan terdahulu, keberadaan pelabuhan pada hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat (inland transport) dan moda transportasi laut (maritime transport) menyalurkan barang masuk dan keluar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. 13

c. Interface barang muatan yang diangkut via maritime transport setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat, dan satu kali di pelabuhan bongkar.

d. industrial Entity pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan. Peran pelabuhan ialah dalam kedudukan pelabuhan sebagai sub sistem terhadap pelayaran, dan mengingat pelayaran sendiri adalah pembawa bendera mengikuti pola perdagangan (ship follows the trade), maka pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industri di daerah belakang akan melaju dengan sendirinya.

## B. KERANGKA PEMIKIRAN

### GAMBAR 2.1 BAGAN POLA PIKIR

Penjelasan Bagan Pola Pikir :

1. Dengan kenyataan yang ada di lapangan tentang kurangnya perawatan alat Aiped secara berkala dan continue serta belum adanya pemberian wewenang kepada team IT cabang Panjang terutama divisi Tehnik dan telkomn dan informasi untuk akses penyelesaian permasalahan-permasalahan yang ada di sistem MOS.
2. Belum adanya optimalisasi dan efesiensi waktu penggunaan perencanaan asistug pada sarana Pemanduan sehingga dapat menekan biaya BBM.

Dari masukkan kedua permasalahan tersebut di atas ditambah dengan lingkungan sebagai yang mempengaruhi sebagai berikut :

#### 1. Faktor Internal :

- a. Belum maximalnya perencanaan sumber daya yang digunakan seperti kapal tunda, motor pandu dan personil pandu.
- b. Kurangnya control perawatan sehingga sering rusaknya Aiped yang dipergunakan Pandu , tunda dan mobil Pandu .

#### 2. Faktor eksternal :

- a. Waktu waiting time menjadi lebih lama.
- b. Waktu B/M , sandar/lepas sandar menjadi lebih Panjang
- c. Biaya yang di tanggung pengguna jasa untuk semua jasa Pemanduan ,penundaan dan tambat menjadi lebih besar.
- d. Kelancaran pendistribusian barang menjadi lambat maka perlu ada aturan dan peraturan yang mengatur itu semua dengan penerapan ISM CODE dan SOP perusahaan yang berkelas Internasional.

Adanya pengawasan melalui laporan bulanan kegiatan kapal, dengan sistem Simopel, VMS, Inaportnet, dan MOS semua kegiatan permintaan Pemanduan dan penundaan serta penambatan bisa diakomodir dengan cepat, tepat dan efesien.

Dengan selalu berpatokan pada peraturan pemerintah yang legal yaitu :

- A. UU NO.17 tahun 2008 tentang pelayaran.
- B. KM.Perhubungan RI No.Kp.1121th 2012 tentang pemberian izin kepada Pt.Pelindo II ( Persero ) untuk menyelenggarakan pelayanan jasa Pemanduan penundaan pada perairan pandu Pelabuhan laut dan terminal khusus tertentu.
- C. PM.93 th 2014 tentang sarana bantu dan prasarana Pemanduan kapal.
- D. PM.57 th 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan

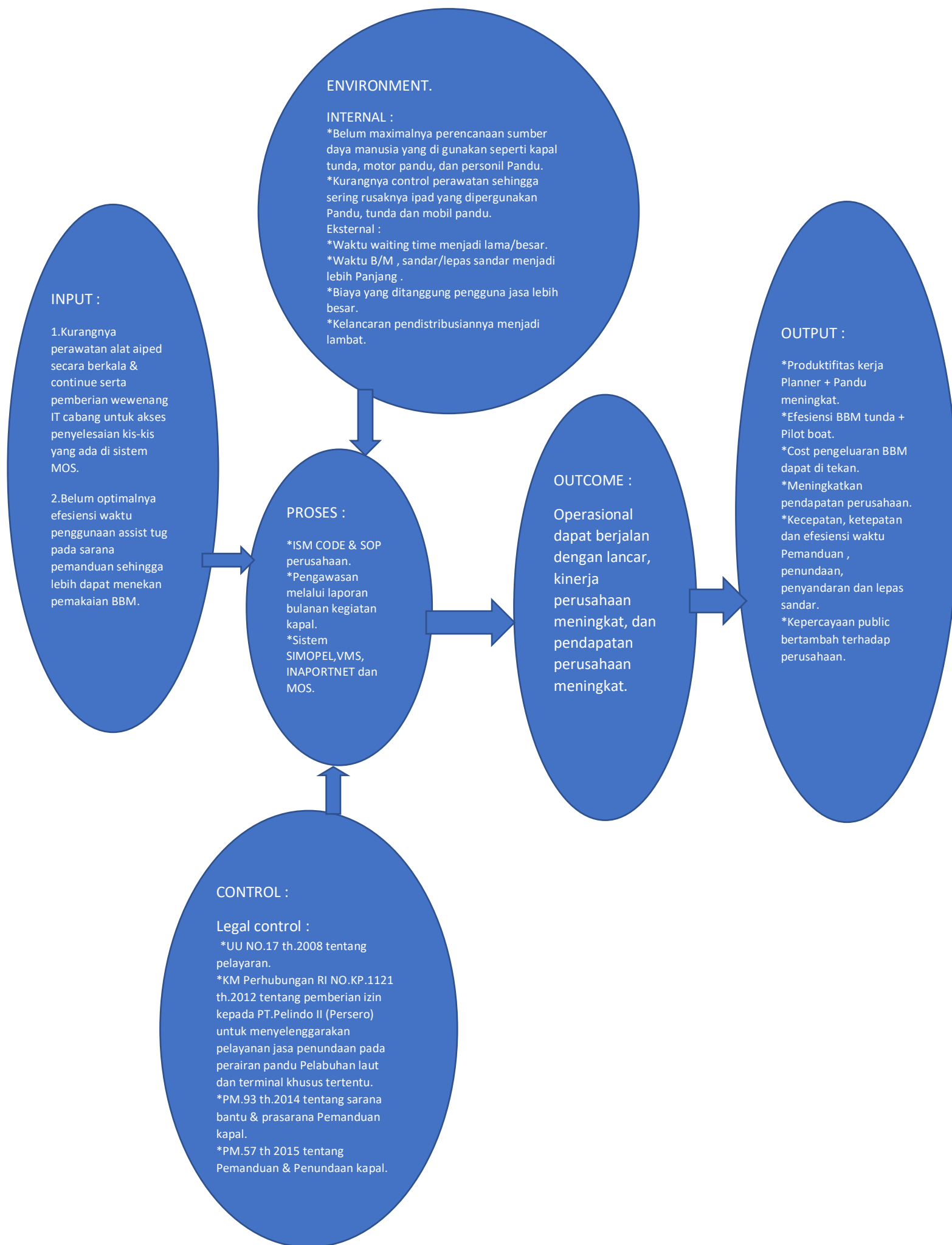
Hasil daripada itu semua dapat kita rasakan sebagai berikut :

- Operasional dapat berjalan lancar.
- kinerja perusahaan meningkat dan pendapatan perusahaan meningkat .

Outputnya buat perusahaan adalah sebagai berikut :

- Produktivitas kerja planner dan pandu meningkat.
- Efisiensi BBM tunda dan motor pandu.
- Cost pengeluaran BBM dapat di tekan .
- Meningkatkan pendapatan perusahaan .
- Kecepatan, ketepatan dan efisiensi waktu Pemanduan , penundaan, penyandaran dan lepas sandar.
- Kepercayaan public bertambah terhadap perusahaan.





## BAB III

### ANALISIS DAN PEMBAHASAN

#### A. DESKRIPSI DATA

Pada dasar dari realita di lapangan dapat diambil data yang existing untuk jumlah sumber daya yang ada dalam penanganan seluruh pergerakan kapal yang ada di perairan wajib pandu klas I pelabuhan Panjang adalah sebagai berikut :

NO.	J A B A T A N	J U M L A H	KETERANGAN
1.	PANDU BANDAR	6 ORANG	ORGANIK
2.	PLANNER	4 ORANG	NONORGANIK
3.	RADIO OPERATOR	4 ORANG	NONORGANIK
4.	SUPIR MOBIL PANDU	8 ORANG	PKWT
5.	MOORING KEPIL DARAT	18 ORANG	PKWT
6.	ASIST TUG	44 ORANG	VENDOR
7.	PILOT BOAT	18 ORANG	VENDOR

Untuk Jumlah asist tug ada 4 unit, satu unit ada 11 personil crew kapal termasuk Nakhoda, dan jumlah unit motor pandu/Pilot Boat ada 3 unit, satu unit ada 6 personil crew kapal juga termasuk Nakhoda.

NO.	JUMLAH GERAKAN	PERBULAN RATA-RATA	TAHUN	KONSUMTIF BBM RATA2/BULAN		KETERANGAN
				TUNDA	MOTOR PANDU	
1.	5.234	436	2019	95.000 Ltr	5.300 Ltr	1 TH SEBELUM MOS
2.	4.478	373	2020	93.000 Ltr	5.100 Ltr	1 TH MOS
3.	5.031	419	2021	92.000 Ltr	4.900 Ltr	2 TH MOS
4.	1.955	391	2022	90.000 Ltr	4.700 Ltr	2 TH 5 bln MOS

3. Kurangnya perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, serta pemberian wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian kis-kis yang ada di MOS.

Jika kita Analisa dan lihat dari data-data table yang penulis ambil dari referensi data Pt.Jasa Armada Indonesia cabang Panjang mulai dari tahun 2019 sebelum diterapkannya system MOS sampai dengan tahun 2020, 2021 s/d tahun 2022 bulan mei terdapat penurunan pemakaian BBM di karenakan:

- a. Mulai adanya wabah pandemi covid 19 ( Corona ) selama hamper dua tahun yaitu mulai di canangkannya Indonesia terjangkit oleh Bapak Presiden Desember 2019 sampai dengan mei 2022, dan akhir mei mulai diperbolehkannya Kembali untuk mudik Bersama di hari Raya Idul Fitri.
  - b. Mulai dilounching penggunaan system MOS desember 2019 sampai dengan sekarang disitu terlihat sekali penurunan pemakaian BBM yang berarti pemakaian efesiensi BBM antara 1.000 sampai dengan 3.000 liter untuk kapal tunda dan 100 sampai dengan 200 liter untuk pemakaian BBM motor Pandu, maka jika di kalkulasi ada sekitar 5.600 liter selama dua tahun lima bulan.
4. Belum optimalnya efesiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan nilai cost/biaya BBM.

Dari table di atas dapat kita ulas mengenai jumlah personil Pandu dan jumlah Gerakan kapal perbulan sebanyak 419 gerakan kapal dengan jumlah 6 personil Pandu sehingga masih bisa terhandle dengan kegiatan Gerakan kapal antara 13 s/d 14 dengan sisitem jaga yang sudah diatur, untuk dua personil pandu jaga, dua personil Pandu standby dan dua personil off.

Dapat di lihat bahwa setiap personil Pandu dalam satu bulan bisa 70 gerakan kapal dan satu hari rata-rata bisa 13 s/d 14 gerakan kapal.

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomer 93 tahun 2014 tentang Sarana Bantu Dan Prasarana Pemanduan, Pandu adalah petugas yang memberikan advise kepada Nakhoda dalam perairan wajib pandu ataupun Pemanduan luar biasa mengenai perairan yang akan di masuki tentang kedalaman air, lebar alur, kekuatan arus, kekuatan angin, kemana arus ke dan angin darimana.

Sehingga satu Gerakan kapal dipandu oleh seorang personil Pandu, Pandu juga harus cukup istirahat setelah bekerja selama 8 s/d 12 jam dalam sehari dan akan diadakan pergantian jaga lagi dengan group yang kedua, sedangkan group yang ketiga dalam posisi off selama 24 jam, dan ini sudah cukup untuk Pandu segar Kembali untuk bekerja.

Jumlah assist tug 4 unit yaitu 2 unit dengan PK 2 x 1200 dan 2 unit dengan PK 2 x 1600 total jumlah 11.200 PK.

Dalam PM NO.93 th 2014 pada bab II pasal 3 bahwa untuk menjamin keselamatan dan perlindungan maritim dalam pelayanan Pemanduan kapal di Pelabuhan perairan dan alur pelayaran dengan ketentuan sebagai berikut :

- a. Panjang kapal 70 meter s/d 150 meter menggunakan paling sedikit satu unit kapal tunda dengan daya paling rendah 2000 DK dan jumlah gaya tarik paling rendah 24 tons bollard pull.
- b. Panjang kapal diatas 150 meter s/d 250 meter menggunakan paling sedikit dua unit kapal tunda dengan jumlah daya paling rendah 6000 DK, dan jumlah gaya Tarik paling rendah 65 tons bollard pull.
- c. Paanjang kapal 250 meter keatas paling sedikit 3 unit kapal tunda dengan jumlah daya paling sedikit 11.000 DK dan jumlah gaya Tarik paling rendah 125 tons bollard pull.

Dapat kita simpulkan bahwa Pemanduan dan penundaan kapal di perairan wajib Pandu Pelabuhan Panjang sudah memenuhi syarat standar IMO dimana sudah melengkapi untuk crew tunda disebutkan pada bab IV Pengawakan pasal 14 untuk tunda harus di awaki oleh 9 crew dan berijazah ANT III sebagai Nakhoda dan ATT III sebagai KKM, sedangkan untuk motor Pandu harus diawaki 6 orang crew kapal dengan ijazah ANT V sebagai Nakhoda dan ATT V sebagai KKM, sehingga sarana Pemanduan di Pelabuhan Panjang telah memenuhi syarat standar Internasional yang telah ditetapkan.

## B. ANALISIS DATA

1. Kurangnya perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, serta pemberian wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian kis-kis yang ada di MOS.

Analisis penyebabnya yaitu

- a. Kurangnya tenaga IT

Perawatan alat aiped yang ada akan terganggu karena jumlah personil/petugas IT yang terlalu minim jumlahnya jika dibandingkan dengan lokasi yang harus mereka tangani jika ada trouble dan perawatannya.

### DAFTAR IPAD YANG SEDANG DIOPERASIKAN PADA PELABUHAN PELINDO REG II PANJANG

No	IPAD	Serial Number	Nama Kapal	Nama Pilot	Ip ad	Char ger	Casing	bracked	Keterangan
1	IPAD KAPAL	DMPW6AYAHDPV	BATAVIA I		√	√	√	√	Sudah dicek
2		DMPW666DHPDV	KT PULAU SEBESI I		√	√	√	√	Sudah dicek
3		DMPW66FXHPDV	KT SELAT LEGUNDI III		√	√	√	√	Sudah dicek
4		DMPW6ACMHPD V	KT PULAU SEBESI II		√	√	√	√	Sudah dicek
5		DMPW6698HPDV	MPAC 001		√	√	√	√	Sudah dicek
6		DMPW6AZFHPDV	MPAC 002		√	√	√	√	Sudah dicek
7		DMPW6AVLHPDV	MPAC 003		√	√	√	X	Sudah dicek
8	IPAD PILOT	F9FY70EYGHMP	CAPTEN	SUPRAYIT NO HERI	√	√	√	X	Sudah dicek
9		F9FY701YGHMP	CAPTEN	IWAN EFENDI					Belum dicek
10		F9FY70KDGHP	(PILOT MOBIL 1)	GUNTUR	√	√	√	X	Sudah dicek
11		F9FXH13KGHP	(PILOT MOBIL 2)	GUNTUR	√	X	√	X	Sudah dicek
12		F9FY70FNGHMP	CAPTEN	RATNO					Belum dicek
13		F9FY70EBGHMP	CAPTEN						Belum dicek
14		F9FY70MQGHMP	CAPTEN	FAUZAN AHMAD					Belum dicek

**Keterangan IPAD**

No	IPAD	SERIAL NUMBER	NAMA KAPAL/KAPTEN
1	IPAD KAPAL	DMPW6AYAHPDV	BATAVIA I
2		DMPW666DHPDV	KT PULAU SEBESI I
3		DMPW66FXHPDV	KT SELAT LEGUNDI III
4		DMPW6698HPDV	MPAC 001
5		DMPW6AZFHPDV	MPAC 002
6		DMPW6AVLHPDV	MPAC 003
7	IPAD PILOT	F9FY70EYGHMP	SUPRAYITNO HERI
8	IPAD PILOT MOBIL	F9FY70KDGHPMP	GUNTUR
9		F9FXH13KGHPMP	GUNTUR

Jika di lihat data IPAD yang ada di cabang Panjang berjumlah 23 unit dimana ada 4 unit yang harus diadakan perawatan dan pengecekan Kembali kondisi kesiapan alat tersebut.

Ada 10 personil yang selalu siap sedia secara bergantian berjaga selama 24 jam yang telah di atur dalam daftar jaga yang telah di atur oleh seorang supervisor dan disetujui oleh seorang Manager IT.

Dalam pengaturan jaga dimana 10 personil IT tersebut dibagi dalam empat regu dan tiap regu terdiri dari :

- 1) Dua regu masing-masing terdiri dari tiga personil.
- 2) Dan dua regu lagi masing-masing terdiri dari dua orang personil.

Dimana empat regu tersebut harus handle 60 lokasi yang hanya setiap harinya di handle oleh dua sampai dengan tiga orang, sehingga dapat di simpulkan masih banyak kekurangan tenaga skill IT yang seharusnya setiap sepuluh lokasi harus ditangani oleh satu personil IT.

Jadi tenaga yang dibutuhkan setiap harinya dalam satu regu harus berjumlah enam personil dikarenakan ada 60 lokasi di Pelabuhan Panjang yang harus di handle apalagi jika ada kerusakan secara bersamaan.

b. Keterbatasan Akses IT cabang pada kis-kis yang ada di MOS

Tidak adanya wewenang yang diberikan oleh petugas IT cabang untuk bisa menangani langsung jika terdapat kis-kis permasalahan yang membutuhkan penanganan petugas IT pusat dalam hal ini vendor yang di tunjuk oleh holding pusat.

Sistem MOS yang di handle oleh pihak IT setiap hari sering terjadi kendala permasalahan dalam system penanganan yang harus dilaporkan oleh IT cabang Panjang ke IT pusat Jakarta.

Ini disebabkan IT cabang tidak diberikan wewenang oleh vendor IT pusat Jakarta untuk langsung diberikan password dalam menyelesaikan permasalahan yang timbul di cabang Pelabuhan Panjang.

Dimana jika system yang ada sekarang di Pelabuhan Panjang agar dapat berjalan dengan lancar dan segala permasalahan tentang system MOS dapat ditangani dengan cepat dan tepat karena kaitannya dengan operasional dan keuangan pengguna jasa.

2. Belum optimalnya efesiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan nilai cost/biaya BBM.

Analisis penyebabnya yaitu

- a. Penggunaan system MOS yang kurang optimal

Sejak adanya system MOS dipergunakan untuk dapat mempercepat pelaksanaan Pemanduan dan penundaan secara realtime berimbas penghematan pemakaian BBM untuk assist tug dan motor Pandu. Namun dengan kurang optimalnya penggunaan system MOS sehingga hasilnya pun kurang maksimal.

- b. Kurang adanya sosialisasi dari pusat

Dengan adanya system MOS perencanaan pemanduan dan penundaan dapat dilaksanakan dengan efektif dan efisien. Untuk memaksimalkannya diperlukan sosialisasi baik dalam penggunaan maupun dalam implementasi di lapangan. Sosialisasi yang kurang maksimal berdampak pada hasil yang kurang maksimal juga.

## **C. PEMECAHAN MASALAH**

### **1. Alternatif Pemecahan Masalah**

- a. Kurangnya perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, serta pemberian wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian permasalahan-permasalahan yang ada di MOS.

Alternatif pemecahan masalahnya yaitu

- 1) Menambah tenaga IT sesuai Kondisi di Lapangan

Dengan lokasi yang harus di handle oleh team IT sebanyak 60 lokasi yang tersedia selama ini hanya 10 personil, jika harus standby secara terus menerus 24 jam sedangkan harus ditambahkan tiap regu sebanyak 3 sampai 4 orang, jadi personil IT harus recrewting tenaga IT sebanyak 14 orang agar dapat handle lokasi yang tersedia jika satu personil handle 10 lokasi setiap jam jaga.

Menambah jumlah tenaga yang mengatasi system digital yang ada di Pelabuhan Panjang dengan setiap regu jaga harus ada 6 personis petugas jaga dikarenakan satu orang mengontrol 10 lokasi sedangkan yang ada di Pelabuhan Panjang berjumlah 60 lokasi.

- 2) Memberikan wewenang kepada IT Cabang

Dengan terbatasnya wewenang daripada IT cabang regional 2 Panjang maka perlu membuat surat dinas kepada Head Regional pusat agar dapat diberikan password guna menyelesaikan kis-kis permasalahan system MOS yang berhubungan dengan SIMOPEL dan VMS.

Menyurati kepada head regional 2 untuk memberikan wewenang kepada divisi tehnik ( IT ) cabang Panjang agar dapat langsung mengeksekusi kis-kis yang ada di cabang dengan memberikan passwordnya.

- b. Belum optimalnya efesiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan nilai cost/biaya BBM.

- 1) Mengoptimalkan penggunaan system MOS

Dengan adanya system MOS dapat menghemat pemakaian BBM oleh asistug dan motor Pandu dengan perencanaan Pemanduan penundaan secara terencana sesuai dengan jarak lokasi dermaga yang akan dituju kapal dengan



mempertimbangkan jauh dekat jarak assist tug dan motor pandu saat itu berada.

Sistem MOS sangat membantu khususnya pengguna jasa pelayanan Pemanduan dan penundaan di setiap cabang Pt.Pelindo Region 2 yaitu pada Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Panjang, Pelabuhan Banten dan Pelabuhan Teluk bayur.

Dalam perjalanannya dari desember 2019 sampai dengan sekarang juni 2022 sistem MOS mengalami pasang surut untuk permasalahan-permasalahan yang timbul dan dapat di handle dan akan terulang Kembali di sewaktu-waktu.

Maka dari pihak user diadakan pelatihan-pelatihan sebelum sistem MOS di lounchingkan yaitu Planner, Pandu,supervise perencanaan Pemanduan dan Manager perencanaan Pemanduan.

Sistem MOS harus tetap di jalankan selama belum ada system yang lebih akurat dan dan harus ditunjang oleh ketersediaan tenaga ahli dalam perbaikan dan perawatannya sebanding dengan jumlah lokasi yang ditangani oleh para ahli IT dalam penanganannya,agar lebih akurat dan cepat karena sangat bermanfaat untuk pengelolaan data dalam mengambil keputusan.

Saat ini pelayanan pemanduan dan penundaan kapal di Pelabuhan Panjang sudah menerapkan sistem MOS 80% kelancarannya dan sisanya 20% kurang lancar,adanya gangguan pada VMS dan MOS, ipad yang ada di cabang terutama di tunda, pandu dan motor pandu sering errors, request untuk PT.Pertamina di Pelabuhan Panjang masih order manual. Oleh karena itu, muncul fakta-fakta kendala dalam pelayanan pemanduan dan penundaan kapal, antara lain:

- a) Tidak optimalnya pengaturan sumber daya yang digunakan dalam pelayanan pemanduan dan penundaan seperti Pandu, kapal tunda, dan motor pandu.
- b) Pencatatan pelayanan pemanduan dan penundaan kapal tidak dapat dilakukan secara *real-time 100%*.
- c) Monitoring proses pelaksanaan pelayanan dan pemanduan kapal tidak dapat dilakukan secara langsung.

## 2) Mengadakan sosialisasi tentang penggunaan system MOS

Sistem MOS adalah salah satu system yang bisa mempercepat pelaporan real time tentang waktu pandu naik,turun, waktu tunda bergerak terikat dan lepas sehingga harus selalu dalam kondisi prima dan menunjang untuk pengoperasiannya selalu ready dan tidak banyak permasalahan yang akan timbul dengan menempatkan petugas IT yang selalu standby.

Sistem MOS dapat membantu sekali dalam penghematan dan efesiensi pemakaian BBM untuk sarana Pemanduan seperti tunda dan motor Pandu sehingga dapat menghemat pengeluaran biaya untuk BBM.

Dengan sistem MOS yang berjalan sampai saat ini yang belum banyak permasalahan yang dapat diselesaikan di karenakan banyak hal yang terkait antara vendor itu sendiri ada masa kontraknya, sehingga harus dapat diperpanjang dalam jangka waktu tertentu yang dapat mempengaruhi kelangsungan dari pada sistem MOS tersebut.

Setelah merger semua Pt.Pelindo ( Persero ) I, II,III dan VI untuk sistem MOS kita masih berjalan dengan baik, dengan kekurangannya yang ada dan terus diperbaiki dari waktu ke waktu.

Sosialisasi kepada pengguna jasa ataupun petugas yang berkaitan dengan penggunaan sistem tersebut seperti planner, agent pelayaran, Pandu, Nakhoda kapal assist tug , Nakhoda motor Pandu, supir mobil antar jemput Pandu semua pernah kita lakukan di tahun 2019 bulan desember dan di tahun 2020 akhir tahun.

## 2. Evaluasi Terhadap Alternatif Pemecahan Masalah

- a. Kurangnya perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, serta pemberian wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian permasalahan-permasalahan yang ada di MOS.

### 1) Menambah tenaga IT sesuai Kondisi di Lapangan

Keuntungannya :

Dengan jumlah tenaga IT yang memadai sehingga perawatan alat Aiped dapat dilakukan secara berkala dan continue.

Kerugiannya :

Memerlukan persetujuan dari pihak pusat karena menyangkut biaya operasional.

2) Memberikan wewenang kepada IT Cabang

Keuntungannya :

Dengan diberikannya wewenang kepada IT cabang secara penuh sehingga saat terjadi kerusakan tidak perlu menunggu tenaga IT dari pusat.

Kerugiannya :

Diperlukan persetujuan dari pihak-pihak terkait.

b. Belum optimalnya efisiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan nilai cost/biaya BBM.

1) Mengoptimalkan penggunaan system MOS

Keuntungannya :

Penggunaan system MOS terlaksana secara maksimal sehingga hasilnya pun sesuai yang diharapkan.

Kerugiannya :

Dibutuhkan sumber daya yang terampil dan kompeten.

2) Mengadakan sosialisasi tentang penggunaan system MOS

Keuntungannya :

Semua pihak yang terlibat dapat memahami dan terampil cara penggunaan system MOS dengan benar sehingga dapat tercapai efisiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan.

Kerugiannya :

Membutuhkan waktu dan peran dari pihak pusat.

### **3. Pemecahan Masalah yang Dipilih**

- a. Kurangnya perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, serta pemberian wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian kis-kis yang ada di MOS.

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih yaitu memberikan wewenang kepada IT Cabang.

- b. Belum optimalnya efesiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan nilai cost/biaya BBM.

Berdasarkan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah di atas, maka solusi yang dipilih yaitu mengoptimalkan penggunaan system MOS

## **BAB IV**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya tentang implementasi *management operation system* dalam pelayanan pemanduan dan penundaan secara *real-time* guna efisiensi waktu dan ekonomis dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Kurangnya perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, serta pemberian wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian kis-kis/permasalahan-permasalahan yang ada di MOS. Hal ini disebabkan
  - a. Kurangnya tenaga IT dimana jumlah personil/petugas IT terlalu minim jumlahnya jika dibandingkan dengan lokasi yang harus mereka tangani jika ada trouble dan perawatannya.
  - b. Keterbatasan Akses IT cabang pada kis-kis yang ada di MOS dimana tidak adanya wewenang yang diberikan oleh petugas IT cabang untuk bisa menangani langsung jika terdapat kis-kis permasalahan yang membutuhkan penanganan petugas IT pusat dalam hal ini vendor yang di tunjuk oleh holding pusat.
2. Belum optimalnya efisiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan nilai cost/biaya BBM. Hal ini disebabkan
  - a. Penggunaan system MOS yang kurang optimal dikarenakan kualitas sumber daya yang kurang memadai
  - b. Kurang adanya sosialisasi dari pusat tentang penggunaan system MOS dari pihak pusat secara menyeluruh.

## B. SARAN

Pengembangan sistem operasi pelayanan pemanduan dan penundaan kapal secara *real-time* menggunakan handheld di Pelabuhan Panjang dapat membawa dampak yang positif bagi perusahaan, namun dalam pelaksanaan pembangunannya penulis memberikan saran yang diharapkan dapat membantu terlaksananya pembangunan sistem tersebut, antara lain:

1. Untuk memaksimalkan perawatan alat Aiped secara berkala dan continue, penulis memberikan saran
  - a. Agar perusahaan PT.Pelindo II Regional 2 cabang Panjang dapat menambah personil atau petugas IT agar dapat disesuaikan dengan perbandingan jumlah lokasi yang harus di handle.
  - b. Hendaknya pihak pusat memberikan wewenang IT cabang untuk akses penyelesaian kis-kis yang ada di MOS sehingga dapat memberikan masukan kepada pihak management agar focus untuk dapat merawat lebih baik lagi sistem MOS tersebut dengan memberikan wewenang kepada IT cabang untuk dapat mengatasi permasalahan yang selama ini sudah dan sedang berjalan.
2. Untuk mengoptimalkan efesiensi waktu penggunaan assist tug pada sarana Pemanduan sehingga lebih dapat menekan pemakaian bahan bakar minyak Pemanduan dan penundaan sehingga dapat menekan nilai cost/biaya BBM. Penulis memberikan saran
  - a. Mengoptimalkan penggunaan system MOS kepada Planner perencanaan Pemanduan dan penundaan dengan memperhatikan kualitas sumber daya, sehingga target waktu, biaya, dan kualitasnya dapat tercapai.
  - b. Perlu dukungan dari regulator, dalam hal ini Kementerian Perhubungan agar sistem dapat berjalan dengan didukung dan sesuai dengan aturan yang berlaku.
  - c. Kepada Planner , crew tunda , crew motor pandu, mobil pandu dan Pandu untuk dapat ikut menjaga dan merawat Aiped yang sudah diberikan untuk dapat dipergunakan dengan sebaik-baiknya sesuai pekerjaan masing-masing.
  - d. Kepada Management perencanaan Pemanduan dan penundaan agar ikut juga dalam pelaksanaan perawatan dan pengontrolan alat tersebut agar segera dilaporkan jika ada kerusakan dan errors atau kecelakaan kerja kepada divisi teknik.

## DAFTAR PUSTAKA

- A. *Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*. Lembaran Negara RI Tahun 2008, No. 115. Sekretariat Negara. Jakarta
- B. *Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan*. Lembaran Negara RI Tahun 2008, No. 115. Sekretariat Negara. Jakarta \Republik Indonesia.
- C. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 25 Tahun 2011 tentang Sarana Bantu Navigasi Pelayaran*. Jakarta
- D. *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 1121 Tahun 2012 tentang Pemberian Ijin Kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) untuk Menyelenggarakan Pelayanan Jasa Pemanduan pada Perairan Pandu Pelabuhan Laut dan Terminal Khusus Tertentu*. Jakarta
- E. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 93 Tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan Kapal*. Jakarta
- F. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 57 Tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan Kapal*. Jakarta

# LAMPIRAN



KEMENTERIAN PERTANIAN  
REPUBLIK INDONESIA

## PERATURAN MENTERI PERTANIAN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR PM 14/TAHUN 2019

### TENTANG

SARANA BERTU DAN PROGRAM PENAYOGIAN KAPAL

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERTANIAN REPUBLIK INDONESIA,

**Mengingat** : bahwa untuk melaksanakan pasal 113 dan Pasal 118 Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2018 tentang Organisasi, perlu ditetapkan Peraturan Menteri Pertahanan tentang Sarana Bertu dan Program Penayogan Kapal;

- Mendukung** :
1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pemilihan Gubernur, Bupati, dan Walikota Tahun 2008 Nomor 17, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4449;
  2. Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kependudukan dan Catatan Sipil Tahun 2000 Nomor 7;
  3. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kependudukan dan Catatan Sipil Tahun 2009 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4140;
  4. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2019 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 5, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6083;
  5. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2018 tentang Anggaran II. Perencanaan dan Pelaksanaan Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 38, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6118 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);



## M E M U T U S K A N

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG SARANA BANTU DAN PRABANDIA PERANTILAN KAPAL

(BAB I)

### KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan ini yang dimaksud dengan :

1. Perantara adalah kegiatan pada dalam membantu, memberikan saran dan informasi kepada Nakhoda tentang kondisi perantara, perantara dan atau perantara lainnya yang penting agar kegiatan perantara dapat dilaksanakan dengan selamat, terarah, dan sesuai dengan keselamatan kapal dan lingkungan;
2. Perantara kapal adalah bagian dari perantara yang meliputi kegiatan mendarung, menarik, menggendong, mengangkut (merek) dan memuatkan (merek) kapal yang berakutansi di atas perairan, darat atau laut yang meliputi kegiatan dalam pelaksanaan, baik untuk membantu ke atas untuk keluar dari darat, jeting, bank, per, pelampung, alutis, kapal dan lainnya untuk lainnya dengan menggunakan kapal tidak sesuai dengan ketentuan yang dipersyaratkan;
3. Sarana Bantu Perantara adalah perantara atau sarana yang berada di laut kapal atau darat dan dipersiapkan untuk digunakan perantara dalam melaksanakan tugas-tugas perantara untuk melaksanakan keselamatan, efisiensi dalam berakutansi kapal;
4. Prasarana Perantara adalah perantara atau sarana yang digunakan untuk melaksanakan keselamatan dan efisiensi secara tidak langsung dipersiapkan untuk membantu perantara dalam melaksanakan tugas-tugas perantara;
5. Kapal Tidak yang berfungsi sebagai sarana bantu perantara adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mendarung, menarik, menggendong, mengangkut (merek) dan memuatkan (merek) kapal yang berakutansi di atas perairan, darat atau laut yang meliputi kegiatan dalam pelaksanaan, baik untuk membantu ke atas untuk keluar dari darat, jeting, bank, per, pelampung, alutis, kapal dan lainnya untuk lainnya;
6. Kapal Bantu Yang berfungsi sebagai sarana bantu perantara adalah kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mengangkut perantara dari atas ke kapal yang akan dipandu;

7. Kapal Kepi yang berfungsi sebagai sarana bantu pemusatan adalah Kapal dengan karakteristik tertentu digunakan untuk kegiatan mengantar atau membawa tali kapal ke dermaga, dalam kapal, pelampung.
8. Kapal Pando merupakan prosedur pertolongan adalah kapal yang dilengkapi dengan buaian untuk membantu gerakan kapal serta memberikan dukungan komunikasi serta informasi dari atas ke kapal yang melakukan kegiatan pemusatan di pelabuhan, perairan dan saat persiapan untuk dengan berlabuh.
9. Kapal Padi adalah ukuran buaian dan tali (bantuan) kapal tunda yang menggunakan tali bantu yang diberikan dengan sertifikat pengujian (test sertifikat) dari klasifikasi yang dibuat oleh Pemerintah.
10. Tarung Pado adalah tarung yang digunakan untuk memukul atau menyambung pado dari atas ke atas kapal untuk penyusutan yang berlaku.
11. Layanan Radio Pemusatan adalah layanan radio khusus jala yang menerima pertanyaan layanan memberikan layanan komunikasi dan informasi terhadap kegiatan pemusatan serta memiliki sertifikat operator radio pemusatan yang diterbitkan oleh Direktur Jenderal.
12. Menteri adalah Menteri Perhubungan.
13. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

## BAB II

### BABAH BANTU PEMANDUAN

#### Pasal 2

- (1) Penyelenggara/pelaksana pemusatan wajib menyediakan sarana bantu pemusatan yang mendapatkan persetujuan Direktur Jenderal.
- (2) Sarana Bantu Pemusatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) antara lain:
  - a. Kapal Tunda;
  - b. Kapal Pando;
  - c. Kapal Kapi dan
  - d. Sarana Bantu Pemusatan lainnya.

#### Pasal 3

Penggunaan Kapal Tunda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf a, digunakan untuk membantu keselamatan pelayaran dan pertolongan lingkungan maritim dalam pelayanan pemusatan kapal di pelabuhan, perairan dan saat berlabuh, dengan ketentuan sebagai berikut:

- a. panjang kapal 70 meter penuh, mesin serpih dengan 132 tenaga, dua puluh mesin tenaga dengan piring, sekitar 1 (satu) unit kapal tunda dengan jumlah daya piring sekitar 2000 (dua ribu) DK dan jumlah daya mesin piring sekitar 34 ton baling pail.
- b. panjang kapal 40 atau 100 (serpih) dua puluh mesin serpih dengan 100 (dua puluh) ton penuh mesin tenaga dengan piring sekitar 2 (dua) unit kapal tunda dengan jumlah daya piring sekitar 5.000 (lima ribu) DK dan jumlah daya mesin piring sekitar 60 ton baling pail.
- c. panjang kapal 200 (dua) ratus dua puluh mesin ke atas piring sekitar 3 (tiga) unit kapal tunda dengan jumlah daya piring sekitar 11.000 (sebelas ribu) DK dan jumlah daya mesin piring sekitar 120 ton baling pail.

#### Pasal 4

Setiap kapal tunda yang digunakan sebagai sarana bantu pemerintahan wajib:

- a. memiliki perizinan keberangkatan;
- b. memiliki sertifikat pengujian baling pail (test sertifikat) dan klasifikasi yang diakui oleh pemerintah;
- c. memiliki surat persetujuan penggunaan sarana bantu pemerintahan dari Direktur Jenderal, dan
- d. memiliki dokumen kapal yang ada sesuai prosedur, perundang-undangan terkait.

#### Pasal 5

(1) Direktur Jenderal dalam memberikan persetujuan penggunaan sarana bantu melibatkan pemerintahan kapal tunda yang meliputi:

- a. kekuatan mesin induk;
- b. mesin bantu;
- c. kekuatan tarik "baling pail";
- d. prosedur pengawasan pemantauan;
- e. prosedur pemantauan;
- f. alat pemantau keberangkatan;
- g. jenis mesin pemantau; dan
- h. prosedur keselamatan pelayaran lainnya.

(2) Pemerintahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib dilaksanakan piring, sekitar 1 (satu) unit, lebih dan digunakan kepada Menteri.

#### Pasal 6

Setiap kapal tunda yang digunakan di perairan umum harus dilengkapi dengan:

- a. tangki penampung air kotor;
- b. alat pemadam api;
- c. prosedur pengawasan pemantauan yang meliputi:
  1. apung;
  2. dipantau;
  3. sekitar kapal;
  4. di sekitar.

- 5. standar, standar;
- d. lebih rendah dari (of lower level), dan
- e. pelajaran, prinsip, prinsip, dan pengetahuan

Pasal 7

- (1) Setiap Kapal Bantu yang digunakan sebagai sarana bantu penanaman waji:
  - a. memiliki peralatan keselamatan;
  - b. memiliki surat persetujuan penggunaan sarana bantu penanaman dari Direktur Jenderal; dan
  - c. memiliki dokumen kapal yang sah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Kapal Bantu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (2) huruf a, digunakan untuk menunjang keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dalam pelaksanaan penanaman kapal di perairan, perairan dan air pelabuhan, waji ditinjau:
  - a. ruang tempat duduk pelat, untuk minimal 4 orang;
  - b. ruang kerja mesin, kerja mesin (WC);
  - c. lampu;
  - d. lampu darurat;
  - e. pagar pelat darurat;
  - f. deck dapat untuk transfer paku;
  - g. prinsip dan lampu air, dan
  - h. peralatan keselamatan.

Pasal 8

- (1) Setiap Kapal Bantu yang digunakan sebagai sarana bantu penanaman waji:
  - a. memiliki peralatan keselamatan;
  - b. memiliki surat persetujuan penggunaan sarana bantu penanaman dari Direktur Jenderal; dan
  - c. memiliki dokumen kapal yang sah sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Kapal Bantu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf c, digunakan untuk menunjang keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dalam pelaksanaan penanaman kapal di perairan, perairan dan air pelabuhan, waji ditinjau:
  - a. pelat yang dipasang dengan baik untuk sesuai tali;
  - b. lampu air;
  - c. dek untuk air, dan
  - d. peralatan keselamatan.

Pasal 9

Dalam hal-hal tertentu, penyelenggaraan/pelaksanaan penanaman dapat menggunakan sarana bantu penanaman lainnya sebagai sarana bantu penanaman dari dan ke kapal yang memiliki peralatan yang sesuai.

[illegible]

2025年11月17日 星期一

WEINER-ERLICH, G. - P. 315 PH-15

[illegible]

2. Reference: Journal of the American Medical Association, 1948, 140: 1000.  
Neoplasms: Classification, Signs & Symptoms, 1948, 140: 1000.  
Neoplasms: Classification, Signs & Symptoms, 1948, 140: 1000.  
Neoplasms: Classification, Signs & Symptoms, 1948, 140: 1000.

1. *Ph. med.* 1964, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978, 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 26



- **1. Tipe ini tidak memerlukan biaya** untuk melakukan penelitian karena menggunakan data yang sudah ada. Contoh: data tentang kebiasaan belanja rumah tangga yang sudah ada di rumah-rumah penduduk yang diteliti untuk penelitian.

Contoh: **1. Tipe ini tidak memerlukan biaya** untuk melakukan penelitian karena menggunakan data yang sudah ada. Contoh: data tentang kebiasaan belanja rumah tangga yang sudah ada di rumah-rumah penduduk yang diteliti untuk penelitian.

- **2. Sumber utama penelitian** data yang digunakan adalah data yang sudah ada. Contoh: data tentang kebiasaan belanja rumah tangga yang sudah ada di rumah-rumah penduduk yang diteliti untuk penelitian.

- **3. Tipe ini memerlukan biaya penelitian** yang relatif lebih mahal karena memerlukan biaya untuk melakukan penelitian yang memerlukan biaya penelitian.

- **10. Tipe ini memerlukan biaya penelitian** yang relatif lebih mahal karena memerlukan biaya untuk melakukan penelitian yang memerlukan biaya penelitian.

- **11. Tipe ini memerlukan biaya penelitian** yang relatif lebih mahal karena memerlukan biaya untuk melakukan penelitian yang memerlukan biaya penelitian.

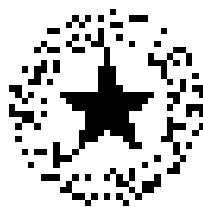
- **12. Tipe ini memerlukan biaya penelitian** yang relatif lebih mahal karena memerlukan biaya untuk melakukan penelitian yang memerlukan biaya penelitian.

- **13. Tipe ini memerlukan biaya penelitian** yang relatif lebih mahal karena memerlukan biaya untuk melakukan penelitian yang memerlukan biaya penelitian.

- **14. Tipe ini memerlukan biaya penelitian** yang relatif lebih mahal karena memerlukan biaya untuk melakukan penelitian yang memerlukan biaya penelitian.

15. Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa 74% anak mengalami disfungsi motorik kasar akibat kurangnya stimulasi fisik pada lingkungan rumah.
16. Dengan adanya program intervensi fisik yang dilakukan dengan cara bermain yang dapat meningkatkan hasil pengamatan pada anak yang mengalami keterlambatan perkembangan fisik, maka dapat disimpulkan:
- a. Terjadi peningkatan dalam keterampilan motorik kasar pada anak disfungsi motorik kasar yang mengalami keterlambatan perkembangan fisik pada fase I dan II yang berakibat meningkatkan kemampuan dan keterampilan motorik kasar yang sebelumnya mengalami keterlambatan perkembangan.
- b. Hal tersebut dikarenakan adanya stimulasi fisik yang diberikan sebagai bentuk program yang dilaksanakan pada periode observasi, sehingga dapat meningkatkan kemampuan dan keterampilan motorik kasar yang sebelumnya mengalami keterlambatan perkembangan.
17. Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa 74% anak mengalami disfungsi motorik kasar akibat kurangnya stimulasi fisik pada lingkungan rumah.
18. Dengan adanya program intervensi fisik yang dilakukan dengan cara bermain yang dapat meningkatkan hasil pengamatan pada anak yang mengalami keterlambatan perkembangan fisik, maka dapat disimpulkan:
- a. Terjadi peningkatan dalam keterampilan motorik kasar pada anak disfungsi motorik kasar yang mengalami keterlambatan perkembangan.
- b. Hal tersebut dikarenakan adanya stimulasi fisik yang diberikan sebagai bentuk program yang dilaksanakan pada periode observasi, sehingga dapat meningkatkan kemampuan dan keterampilan motorik kasar yang sebelumnya mengalami keterlambatan perkembangan.
19. Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa 74% anak mengalami disfungsi motorik kasar akibat kurangnya stimulasi fisik pada lingkungan rumah.
20. Dengan adanya program intervensi fisik yang dilakukan dengan cara bermain yang dapat meningkatkan hasil pengamatan pada anak yang mengalami keterlambatan perkembangan fisik, maka dapat disimpulkan:
- a. Terjadi peningkatan dalam keterampilan motorik kasar pada anak disfungsi motorik kasar yang mengalami keterlambatan perkembangan.
- b. Hal tersebut dikarenakan adanya stimulasi fisik yang diberikan sebagai bentuk program yang dilaksanakan pada periode observasi, sehingga dapat meningkatkan kemampuan dan keterampilan motorik kasar yang sebelumnya mengalami keterlambatan perkembangan.
21. Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa 74% anak mengalami disfungsi motorik kasar akibat kurangnya stimulasi fisik pada lingkungan rumah.
22. Dengan adanya program intervensi fisik yang dilakukan dengan cara bermain yang dapat meningkatkan hasil pengamatan pada anak yang mengalami keterlambatan perkembangan fisik, maka dapat disimpulkan:
- a. Terjadi peningkatan dalam keterampilan motorik kasar pada anak disfungsi motorik kasar yang mengalami keterlambatan perkembangan.
- b. Hal tersebut dikarenakan adanya stimulasi fisik yang diberikan sebagai bentuk program yang dilaksanakan pada periode observasi, sehingga dapat meningkatkan kemampuan dan keterampilan motorik kasar yang sebelumnya mengalami keterlambatan perkembangan.
23. Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara yang dilakukan, maka dapat disimpulkan bahwa 74% anak mengalami disfungsi motorik kasar akibat kurangnya stimulasi fisik pada lingkungan rumah.
24. Dengan adanya program intervensi fisik yang dilakukan dengan cara bermain yang dapat meningkatkan hasil pengamatan pada anak yang mengalami keterlambatan perkembangan fisik, maka dapat disimpulkan:
- a. Terjadi peningkatan dalam keterampilan motorik kasar pada anak disfungsi motorik kasar yang mengalami keterlambatan perkembangan.
- b. Hal tersebut dikarenakan adanya stimulasi fisik yang diberikan sebagai bentuk program yang dilaksanakan pada periode observasi, sehingga dapat meningkatkan kemampuan dan keterampilan motorik kasar yang sebelumnya mengalami keterlambatan perkembangan.





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 17 TAHUN 2008

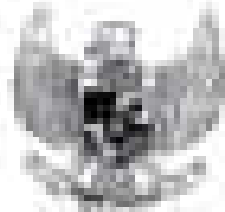
TENTANG

P E L A Y A R A N

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang;
  - b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;
  - c. bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
  - d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;
  - e. bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;
  - f. bahwa ...



MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIC OF INDONESIA

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : SP 111 TAHUN 2012

TENTANG

PERUBAHAN DAN KEPADA PT PELAYANAN INDONESIA II (PERUBAHAN)  
UNTUK MENYELINGKARAKAN PELAYANAN JASA PERAWATAN  
+ PADA PERAIRAN PANGKAL PELAYARAN LAUT  
DAN TERMINAL KILAS TERKAIT

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN,

Menyatakan

menyatakan bahwa Keputusan Menteri Perhubungan, Last Name  
PE.001/11/12/2012 tanggal 5 Oktober 2012 perihal  
Untuk Pelayanan Kapal Indonesia Indonesia Perawatan  
di Lingkungan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Menyatakan

- a. bahwa untuk mendukung pelaksanaan dan pengawasan  
pelaksanaan pada pelayanan jasa pelayanan last dan  
pelabuhan khusus tersebut, Menteri Perhubungan  
tidak memberikan pelayanan pengawasan kepada  
PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) untuk  
melaksanakan pengawasan melalui Keputusan Menteri  
SP 185 Tahun 2012 tanggal 9 Oktober 2012;
- b. bahwa dalam rangka mendukung rencana Perairan Jasa  
yang di Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008  
tentang Perairan dan Perikanan Perairan Nomor 5  
Tahun 2010 tentang Amalgamasi, serta untuk  
mendukung kegiatan bisnis dan kegiatan  
tersebut bagi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)  
yang mana ini tidak mengganggu pelayanan  
jasa pelayanan pada perairan serta pelayanan last  
dan terminal khusus tersebut, perlu diberikan  
pelayanan pengawasan pengawasan pelayanan  
pelayanan kepada PT Pelabuhan Indonesia II  
(Persero) untuk pelayanan last dan khusus  
pelabuhan.

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 61 TAHUN 2009

TENTANG

KEPELABUHANAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 78, Pasal 89, Pasal 95, Pasal 99, Pasal 108, Pasal 112 ayat (2), Pasal 113, dan Pasal 210 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Kepelabuhanan;

Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN PEMERINTAH TENTANG KEPELABUHANAN.

BAB I

KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan:

1. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran . . .

pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

2. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
3. Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, hierarki pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra-dan antarmoda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.
4. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
5. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
6. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.
7. Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.

8. Pelabuhan . . .

8. Pelabuhan Sungai dan Danau adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.
9. Penyelenggara Pelabuhan adalah otoritas pelabuhan atau unit penyelenggara pelabuhan.
10. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
11. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
12. Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan angkutan laut.
13. Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya.
14. Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.
15. Rencana Induk Pelabuhan Nasional adalah pengaturan ruang kepelabuhanan nasional yang memuat tentang kebijakan pelabuhan, rencana lokasi dan hierarki pelabuhan secara nasional yang merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, dan pengembangan pelabuhan.
16. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.

17. Daerah . . .

17. Daerah Lingkungan Kerja adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
18. Daerah Lingkungan Kepentingan adalah perairan di sekeliling Daerah Lingkungan Kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
19. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
20. Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
21. Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
22. Pengelola Terminal Khusus adalah badan usaha tertentu sesuai dengan usaha pokoknya.
23. Kolam Sandar adalah perairan yang merupakan bagian dari kolam pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan operasional menyandarkan/menambatkan kapal di dermaga.
24. Kolam Pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal.
25. Tata Ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang.
26. Penataan Ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.

27. Hak . . .

27. Hak Pengelolaan Atas Tanah adalah hak yang diberikan kepada Pemerintah, pemerintah daerah, atau badan usaha milik negara yang dapat digunakan untuk kepentingan pihak lain.
28. Syahbandar adalah pejabat Pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
29. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.
30. Konsesi adalah pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu.
31. Setiap Orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
32. Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
33. Pemerintah daerah adalah gubernur, bupati/walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.
34. Menteri adalah menteri yang membidangi urusan pelayaran.

## Pasal 2

Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai Tatanan Kepelabuhanan Nasional, Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan, penyelenggaraan kegiatan di pelabuhan, pembangunan dan pengoperasian pelabuhan, terminal khusus dan terminal untuk kepentingan sendiri, penarifan, pelabuhan dan terminal khusus yang terbuka bagi perdagangan luar negeri, dan sistem informasi pelabuhan.

BAB II . . .

## BAB II

### TATANAN KEPELABUHANAN NASIONAL

#### Bagian Kesatu Umum

##### Pasal 3

- (1) Tatanan Kepelabuhanan Nasional diwujudkan dalam rangka penyelenggaraan pelabuhan yang andal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi, dan mempunyai daya saing global untuk menunjang pembangunan nasional dan daerah yang ber-Wawasan Nusantara.
- (2) Tatanan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan sistem kepelabuhanan secara nasional yang menggambarkan perencanaan kepelabuhanan berdasarkan kawasan ekonomi, geografi, dan keunggulan komparatif wilayah, serta kondisi alam.
- (3) Tatanan Kepelabuhanan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat:
  - a. peran, fungsi, jenis, dan hierarki pelabuhan;
  - b. Rencana Induk Pelabuhan Nasional; dan
  - c. lokasi pelabuhan.

#### Bagian Kedua Peran, Fungsi, Jenis dan Hierarki Pelabuhan

##### Pasal 4

Pelabuhan memiliki peran sebagai:

- a. simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hierarkinya;
- b. pintu gerbang kegiatan perekonomian;
- c. tempat kegiatan alih moda transportasi;
- d. penunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan;
- e. tempat distribusi, produksi, dan konsolidasi muatan atau barang; dan
- f. mewujudkan Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara.

Pasal 5 . . .



#### Pasal 5

Pelabuhan berfungsi sebagai tempat kegiatan:

- a. pemerintahan; dan
- b. pengusaha.

#### Pasal 6

- (1) Jenis pelabuhan terdiri atas:
  - a. pelabuhan laut; dan
  - b. pelabuhan sungai dan danau.
- (2) Pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a digunakan untuk melayani:
  - a. angkutan laut; dan/atau
  - b. angkutan penyeberangan.
- (3) Pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a secara hierarki terdiri atas:
  - a. pelabuhan utama;
  - b. pelabuhan pengumpul; dan
  - c. pelabuhan pengumpan.

### Bagian Ketiga

#### Rencana Induk Pelabuhan Nasional

##### Paragraf 1

##### Umum

#### Pasal 7

- (1) Rencana Induk Pelabuhan Nasional yang merupakan perwujudan dari Tatanan Kepelabuhanan Nasional digunakan sebagai pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan pelabuhan, dan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kebijakan pengembangan pelabuhan secara nasional untuk jangka panjang.

Pasal 8 . . .

-





KEPADA

1. Untuk pertimbangan pemerintah dan pemerintah  
masyarakat di bawah naungan PERTALIA dapat  
diperoleh melalui penghubung dari PTSA untuk mendapatkan  
keputusan Menteri Perhubungan ini serta pemerintah  
berdasarkan pertimbangan di bawah penghubung.

KETERANGAN

2. Keputusan Menteri Perhubungan ini untuk pertama kali  
dijadikan keputusan.

Disahkan di Jakarta  
pada tanggal 5 Desember 1972

MENTERI PERHUBUNGAN,

ini

E. S. MURDIDAH

Salinan Keputusan Menteri Perhubungan ini disampaikan kepada:

1. Menteri Koordinator Bidang Perhubungan;
2. Menteri Koordinator Bidang Politik, Hukum dan Keamanan;
3. Menteri Perhubungan;
4. Menteri Keuangan;
5. Menteri Pertahanan;
6. Menteri Pendidikan;
7. Menteri Kelautan dan Perikanan;
8. Menteri Logam dan Batu;
9. Menteri Badan Usaha Milik Negara;
10. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia;
11. Kepala Staf Angkatan Laut;
12. Sekretaris Jenderal, Inspektur Jenderal, dan  
Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan;
13. Ketua DPR RI;
14. Ketua DPR RI;
15. Ketua PT Perhubungan Indonesia I (Persero).



LAMPYAN KEPOTUNAN MENTERI PERHUBUNGAN  
 Nomor : KP 121 TARIK 2012  
 Tanggal : 8 Desember 2012

PERJARAN PERDI LARI PELAYANAN JASA PEMANDUAN  
 DISELENGKAPKAN OLEH PT. PELAYANAN INDONESIA 7 (PERSEMI)

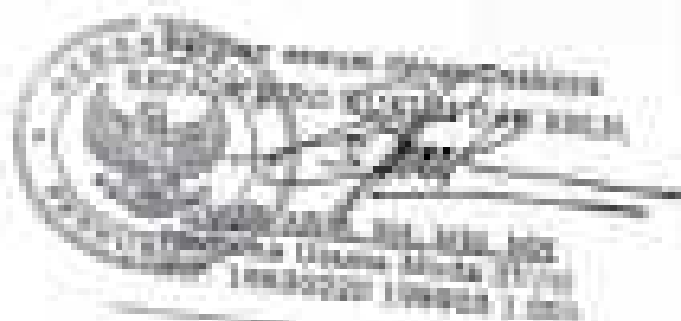
NO.	PERJARAN PERDI	KELAS PERJARAN PERDI DAN KEMAHALAN	WILAYAH ADMINISTRASI
1	Tanjung Piai	Persepsi Mula Padi Kelas I ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 1992	Jawa Barat Provinsi DKI Jakarta
2	Rampas	Persepsi Mula Padi Kelas I ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 1992 sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 55 Tahun 1992	Rampas Provinsi
3	Perang	Persepsi Mula Padi Kelas I ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 1992 sebagaimana telah diubah dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 55 Tahun 1992	Perang Provinsi Lampung
4	Pasarbaru	Persepsi Mula Padi Kelas I ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 1992	Pasarbaru Provinsi Sumatera Selatan
5	Cekah	Persepsi Mula Padi Kelas I ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 1992	Cekah Provinsi Jawa Barat
6	Tela Dapur	Persepsi Mula Padi Kelas I ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 1992	Tela Provinsi Riau Provinsi Sumatera
7	Persepsi Dapur	Persepsi Mula Padi Kelas I ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 22 Tahun 1992	Persepsi Provinsi Bengkulu Provinsi Bangka

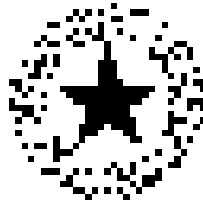
8	Kayu Bati	Peterson Naldi Paldi Kayu Bati diangkatkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor R.M. 22 Tahun 1969	Kayu Bati, Provinsi Bangkulu
9	Pondokan	Peterson Naldi Paldi Kayu Bati diangkatkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor R.M. 22 Tahun 1969	Pondokan, Provinsi Sulawesi Utara
10	Jambu	Peterson Naldi Paldi Kayu Bati diangkatkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor R.M. 22 Tahun 1969	Jambu, Provinsi Jambi
11	Pemang Padi	Peterson Paldi Kayu Bati diangkatkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor R.M. 22 Tahun 1969	Pemang Padi, Provinsi Jambi
12	Batu	Peterson Paldi Kayu Bati diangkatkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor R.M. 22 Tahun 1969	Batu, Provinsi Jambi
13	Tanah Beringin	Peterson Paldi Kayu Bati diangkatkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor R.M. 22 Tahun 1969	Tanah Beringin, Provinsi Jambi
14	Kayu Padi	Peterson Paldi Kayu Bati diangkatkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor R.M. 22 Tahun 1969	Kayu Padi, Provinsi Jambi

Ditandatangani di Jakarta  
pada tanggal 5 Desember 1969  
Menteri Perhubungan,

121

T. R. M. M. M. M. M.





PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 2 -

- f. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, dan huruf e, perlu membentuk Undang-Undang tentang Pelayaran;

Mengingat : Pasal 5 ayat (1), Pasal 20 ayat (1), Pasal 25A, dan Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

Dengan Persetujuan Bersama  
DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA

dan

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

M E M U T U S K A N:

Menetapkan : UNDANG-UNDANG TENTANG PELAYARAN.

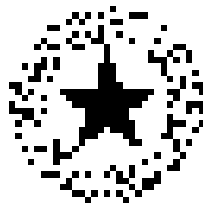
## BAB I KETENTUAN UMUM

### Pasal 1

Dalam Undang-Undang ini yang dimaksud dengan:

1. Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
2. Perairan Indonesia adalah laut teritorial Indonesia beserta perairan kepulauan dan perairan pedalaman.
3. Angkutan di Perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal.
4. Angkutan Laut Khusus adalah kegiatan angkutan untuk melayani kepentingan usaha sendiri dalam menunjang usaha pokoknya.
5. Angkutan . . .



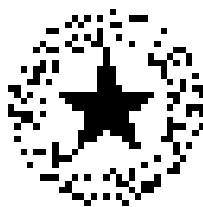


PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 3 -

5. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.
6. Trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
7. Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional atau perusahaan nasional yang khusus didirikan untuk melakukan usaha keagenan kapal, yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing untuk mengurus kepentingan kapalnya selama berada di Indonesia.
8. Pelayaran-Perintis adalah pelayanan angkutan di perairan pada trayek-trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah untuk melayani daerah atau wilayah yang belum atau tidak terlayani oleh angkutan perairan karena belum memberikan manfaat komersial.
9. Usaha Jasa Terkait adalah kegiatan usaha yang bersifat memperlancar proses kegiatan di bidang pelayaran.
10. Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak yang menggunakan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh operator angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tersebut.
11. Usaha Pokok adalah jenis usaha yang disebutkan di dalam surat izin usaha suatu perusahaan.
12. Hipotek Kapal adalah hak agunan kebendaan atas kapal yang terdaftar untuk menjamin pelunasan utang tertentu yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor lain.
13. Piutang-Pelayaran yang Didahulukan adalah tagihan yang wajib dilunasi lebih dahulu dari hasil eksekusi kapal mendahului tagihan pemegang hipotek kapal.

14. Kepelabuhanan . . .

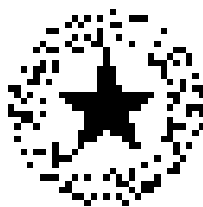


PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 4 -

14. Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
15. Tatanan Kepelabuhanan Nasional adalah suatu sistem kepelabuhanan yang memuat peran, fungsi, jenis, hierarki pelabuhan, Rencana Induk Pelabuhan Nasional, dan lokasi pelabuhan serta keterpaduan intra-dan antarmoda serta keterpaduan dengan sektor lainnya.
16. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.
17. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
18. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
19. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

20. Terminal . . .

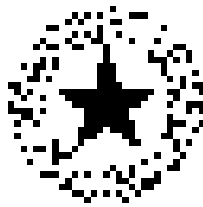


PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 5 -

20. Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang.
21. Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
22. Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.
23. Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan.
24. Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKp) adalah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.
25. Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan.
26. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.
27. Unit Penyelenggara Pelabuhan adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.
28. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.

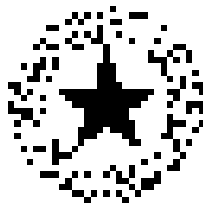
29. Kolam ...



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 6 -

29. Kolam Pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal.
30. Tata Ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang.
31. Penataan Ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang.
32. Keselamatan dan Keamanan Pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.
33. Kelaiklautan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan Awak Kapal dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu.
34. Keselamatan Kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan material, konstruksi, bangunan, permesinan dan perlistrikan, stabilitas, tata susunan serta perlengkapan termasuk perlengkapan alat penolong dan radio, elektronik kapal, yang dibuktikan dengan sertifikat setelah dilakukan pemeriksaan dan pengujian.
35. Badan Klasifikasi adalah lembaga klasifikasi kapal yang melakukan pengaturan kekuatan konstruksi dan permesinan kapal, jaminan mutu *material marine*, pengawasan pembangunan, pemeliharaan, dan perombakan kapal sesuai dengan peraturan klasifikasi.
36. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
37. Kapal Perang adalah kapal Tentara Nasional Indonesia yang ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
38. Kapal . . .

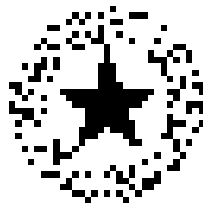


PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 7 -

38. Kapal Negara adalah kapal milik negara digunakan oleh instansi Pemerintah tertentu yang diberi fungsi dan kewenangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menegakkan hukum serta tugas-tugas Pemerintah lainnya.
39. Kapal Asing adalah kapal yang berbendera selain bendera Indonesia dan tidak dicatat dalam daftar kapal Indonesia.
40. Awak Kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji.
41. Nakhoda adalah salah seorang dari Awak Kapal yang menjadi pemimpin tertinggi di kapal dan mempunyai wewenang dan tanggung jawab tertentu sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
42. Anak Buah Kapal adalah Awak Kapal selain Nakhoda.
43. Kenavigasian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran, Telekomunikasi-Pelayaran, hidrografi dan meteorologi, alur dan perlintasan, pengerukan dan reklamasi, pemanduan, penanganan kerangka kapal, *salvage* dan pekerjaan bawah air untuk kepentingan keselamatan pelayaran kapal.
44. Navigasi adalah proses mengarahkan gerak kapal dari satu titik ke titik yang lain dengan aman dan lancar serta untuk menghindari bahaya dan/atau rintangan- pelayaran.
45. Alur-Pelayaran adalah perairan yang dari segi kedalaman, lebar, dan bebas hambatan pelayaran lainnya dianggap aman dan selamat untuk dilayari.
46. Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran adalah peralatan atau sistem yang berada di luar kapal yang didesain dan dioperasikan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi bernavigasi kapal dan/atau lalu lintas kapal.
47. Telekomunikasi-Pelayaran adalah telekomunikasi khusus untuk keperluan dinas pelayaran yang merupakan setiap pemancaran, pengiriman atau penerimaan tiap jenis tanda, gambar, suara dan informasi dalam bentuk apa pun melalui sistem kawat, optik, radio, atau sistem elektromagnetik lainnya dalam dinas bergerak-pelayaran yang merupakan bagian dari keselamatan pelayaran.

48. Pemanduan . . .



PRESIDEN  
REPUBLIK INDONESIA

- 8 -

48. Pemanduan adalah kegiatan pandu dalam membantu, memberikan saran, dan informasi kepada Nakhoda tentang keadaan perairan setempat yang penting agar navigasi-pelayaran dapat dilaksanakan dengan selamat, tertib, dan lancar demi keselamatan kapal dan lingkungan.
49. Perairan Wajib Pandu adalah wilayah perairan yang karena kondisi perairannya mewajibkan dilakukan pemanduan kepada kapal yang melayarinya.
50. Pandu adalah pelaut yang mempunyai keahlian di bidang nautika yang telah memenuhi persyaratan untuk melaksanakan pemanduan kapal.
51. Pekerjaan Bawah Air adalah pekerjaan yang berhubungan dengan instalasi, konstruksi, atau kapal yang dilakukan di bawah air dan/atau pekerjaan di bawah air yang bersifat khusus, yaitu penggunaan peralatan bawah air yang dioperasikan dari permukaan air.
52. Pengerukan adalah pekerjaan mengubah bentuk dasar perairan untuk mencapai kedalaman dan lebar yang dikehendaki atau untuk mengambil material dasar perairan yang dipergunakan untuk keperluan tertentu.
53. Reklamasi adalah pekerjaan timbunan di perairan atau pesisir yang mengubah garis pantai dan/atau kontur kedalaman perairan.
54. Kerangka Kapal adalah setiap kapal yang tenggelam atau kandas atau terdampar dan telah ditinggalkan.
55. *Salvage* adalah pekerjaan untuk memberikan pertolongan terhadap kapal dan/atau muatannya yang mengalami kecelakaan kapal atau dalam keadaan bahaya di perairan termasuk mengangkat kerangka kapal atau rintangan bawah air atau benda lainnya.
56. Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.
57. Perlindungan Lingkungan Maritim adalah setiap upaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran lingkungan perairan yang bersumber dari kegiatan yang terkait dengan pelayaran.
58. Mahkamah . . .

1. Berapa banyak permasalahan yang ada dan sedang berjalan dalam ESEM 2023?

- Perubahan kepl. Blangkat SPB tidak terintegrasi ke MOS
- Pengayuan ke Team <sup>cebang</sup> not pengintian SPB
- Tidak semua deploy pada MOS karena beberapa status belum sempurna  
sepergi : - Ada pengayuan PPSB tidak otomatis karena di plan job planner
- Perubahan tambat kapal besar berganti tidak dapat terproses karena masalah MOS belum sempurna, job IT kurang
- Jala paku, alat yang sudah dalam ke dua alat tali, diatas kapal (Star), star kapal trouble Engine, gasbar, gasbar rusak dan diwaku gasbar bisa terus maka harus pindah kelas, harus disubur perubahan dari sistem belum ada laporan, maka sudah ke class 2075

2. Bagaimana cara penyelesaian permasalahan  
jika MOS yg sudah berjalan?

- Jarak di tahun 2020 masalah tidak  
timbul

- penanganan langsung masalah MOS  
jelang lama 2 jam.

3. Mengapa Vaper permasalahan 2 yg ada di  
MOS Sistem tersebut di Catlog akan  
cepat di selesaikan?

- Lebih cepat lebih baik harus  
dalam rangka waktu delay (1 bl)

4. Bagaimana hubungan Inapornet juga  
bermasalah?

- Rapor agent dan distribusi ke  
IT Inapornet ygOP selanjut.

- jika di sistem Inapornet tidak ada  
pengguna bisa di monitoring dan  
perintah jika pengoper SPOL dan  
dan SPOL maka bisa dan planner ke  
koordinasi ke tim IT dan pengoper 24/7



5) Apakah rencana tanggapan / SOP panjang  
jelas terjadi Perandalan / tidak bisa  
keluar SPAC / SPB?

- team KSOB melaporkan ke agen  
diwas POC / SPB tidak boleh  
unt di Approve dan melaporkan ke  
team planner cabang panjang - ditindak  
lanjuti team IT Panjang

6) Siapa yang tanggung jawab dari pada  
KSOB Panjang yang sama itu?

- Buat dasar dan basis agar ke  
balada Sistem Integrasi ada gigitan

7) Siapa yang tanggung dari team planner  
dan IT panjang?

- Planner: 1. Operational Engineering team  
bajalan

2. Melaporkan permasalahan ke  
ke bagian panjang Superior  
ke. Rencanan perundangan

- IT panjang: 1. Melaporkan permasalahan  
ke IT Support pusat

2. Mengelaborasi permasalahan agar  
bisa diuraikan oleh cabang

8) Bagaimana dengan MOS untuk Teks  
Pertemuan Pengantar?  
Jawab

1. Tidak otomatis <sup>MOS</sup> job Planner harus pers  
perencanaan Simulasi tidak otomatis  
MOS, team planner harus klik  
request order MOS → maka MOS job  
planner.

9) berapa lama / berapa Aps & router  
/ service oleh team IT panjang?  
- baru 2 th sudah di th 2022  
Jawab.

- jika ada masalah di Aps dan  
perbaikan 2 minggu 9, 1 th lebih

10) apakah dg adanya Sistem Pros  
pengguna juga dan user feedback?  
- Pengguna juga sangat diuntungkan  
karena real-time.  
- Planner tugas lebih ringan jika di  
bantu manual / sudah ada di user.