

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



MAKALAH

**MENINGKATKAN PROSES OLAH GERAK DALAM
PEMANDUAN KAPAL UNTUK MENINGKATKAN MUTU
PELAYANAN KAPAL PADA DIVISI KEPANDUAN
CABANG PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

Oleh :

FERDI HAMONANGAN HARAHAH
NIS.02191/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2019

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



MAKALAH

**MENINGKATKAN PROSES OLAH GERAK DALAM
PEMANDUAN KAPAL UNTUK MENINGKATKAN MUTU
PELAYANAN KAPAL PADA DIVISI KEPANDUAN
CABANG PELABUHAN TANJUNG PRIOK**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Diklat Pelaut - I**

Oleh :

FERDI HAMONANGAN HARAHAHAP

NIS. 02191/ N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2019

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : FERDI HAMONANGAN HARAHAP
NIS : 02191/ N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : Nautika
Judul : Meningkatkan Proses Olah Gerak Dalam Pemanduan Kapal Untuk Meningkatkan Mutu Pelayanan Kapal Pada Divisi Kepanduan Cabang Pelabuhan Tanjung Priok.

Pembimbing Materi,

Jakarta, Januari 2019
Pembimbing Penulisan,

Capt. Sajim Budi Setiawan,MM.
Penata Tk I (III/ d)
NIP. 19690616 199903 1 001

Panderaja Sijabat,S.Kom.M.MTr
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19730115 199803 1 001

Mengetahui :
Ketua Program Studi Nautika

Capt. Suhartini, S.SIT, M.MTr..
Penata (III/c)
NIP. 19800307 200502 2 002

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : FERDI HAMONANGAN HARAHAP
NIS : 02191 / N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : Nautika
Judul : Meningkatkan Proses Olah Gerak Dalam Pemanduan Kapal Untuk Meningkatkan Mutu Pelayanan Kapal Pada Divisi Kepanduan Cabang Pelabuhan Tanjung Priok.

Penguji I

Penguji II

Penguji III

Capt. Jonggung Sitorus, MM.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19600818 199203 1 001

Capt. Fausil, MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19571201 199203 1 001

Arif Hidayat, S.Pel, MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740717 199803 1 001

Mengetahui :
Ketua Program Studi Nautika

Capt. Suhartini, S.SIT, M.MTr.
Penata (III/c)
NIP. 19800307 200502 2 002

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : FERDI HAMONANGAN HARAHAP
NIS : 02191/ N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : Nautika
Judul : Meningkatkan Proses Olah Gerak Dalam
Pemanduan Kapal Untuk Meningkatkan Mutu
Pelayanan Kapal Pada Divisi Kepanduan Cabang
Pelabuhan Tanjung Priok.

Pembimbing Materi,

Capt. Sajim Budi Setiawan, MM.
Penata Tk I (III/ d)
NIP. 19690616 199903 1 001

Jakarta, Januari 2019
Pembimbing Penulisan,

Panderaja Sijabat, S.Kom.M.MTr
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19730115 199803 1 001

Mengetahui :
Ketua Program Studi Nautika

Capt. Suhartini, S.SIT, M.MTr..
Penata (III/c)
NIP. 19800307 200502 2 002

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : FERDI HAMONANGAN HARAHAP
NIS : 02191 / N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : Nautika
Judul : Meningkatkan Proses Olah Gerak Dalam Pemanduan Kapal Untuk Meningkatkan Mutu Pelayanan Kapal Pada Divisi Kepanduan Cabang Pelabuhan Tanjung Priok.

Penguji I

Capt. Jongsung Sitorus, MM.
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19600818 199203 1 001

Penguji II

Capt. Fausil, MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19571201 199203 1 001

Penguji III

Arif Hidayat, S.Pel, MM.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19740717 199803 1 001

Mengetahui :
Ketua Program Studi Nautika

Capt. Suhartini, S.SIT, M.MTr.
Penata (III/c)
NIP. 19800307 200502 2 002

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : FERDI HAMONANGAN HARAHAP
NIS : 02191/ N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut - I
Jurusan : Nautika
Judul : Meningkatkan Proses Olah Gerak Dalam Pemanduan Kapal Untuk Meningkatkan Mutu Pelayanan Kapal Pada Divisi Kepanduan Cabang Pelabuhan Tanjung Priok.

Pembimbing Materi,

Jakarta, Januari 2019
Pembimbing Penulisan,

Capt. Sajim Budi Setiawan,MM.
Penata Tk I (III/ d)
NIP. 19690616 199903 1 001

Panderaja Sijabat,S.Kom.M.MTr
Penata Tk I (III/d)
NIP. 19730115 199803 1 001

Mengetahui :
Ketua Program Studi Nautika

Capt. Suhartini, S.SIT, M.MTr..
Penata (III/c)
NIP. 19800307 200502 2 002

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Pelabuhan adalah suatu daerah / tempat berlabuh dan atau tempat bertambatnya kapal laut serta kendaraan air lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, barang dan hewan. Dengan adanya fungsi pelabuhan semakin jelas terlihat kesibukan yang terjadi di pelabuhan setiap harinya. Menyadari tentang adanya kesibukan yang terjadi di pelabuhan Tanjung Priok selama 24 jam maka pemerintah memandang perlu untuk mengaturnya guna lebih meningkatkan peranan pelabuhan sebagai salah satu faktor penunjang angkutan laut.

Lancarnya kegiatan di pelabuhan akan mendorong lancarnya roda perekonomian di daerah dimana pelabuhan tersebut berada dan secara makro akan mendorong roda perekonomian negara tersebut karena dengan semakin cepatnya suatu barang tiba di tempat tujuan maka akan mengurangi biaya sehingga bisa dihindarkan ekonomi biaya tinggi.

Hal tersebut sesuai dengan motto dari manajemen pengelola pelabuhan PT. Pelabuhan Indonesia II yang sekarang berubah menjadi Indonesia Port Corporation (IPC) yaitu *Energizing Trade Energizing Indonesia* maka pelayanan di pelabuhan dituntut harus lebih baik dari sebelumnya.

Standar tingkat ketepatan waktu pelayanan Pemanduan dan penundaan di Pelabuhan Tanjung Priok adalah maksimal 1 (satu) jam toleransinya (Waiting Time Pandu) dari jam yang ditetapkan di Permohonan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) Tetapi kenyataan di lapangan kondisinya masih terjadi keterlambatan dalam pelayanan pemanduan kapal lebih dari 1 (satu) jam di pelabuhan Tanjung Priok.

Sehingga apabila petugas pandu yang bertugas pada saat itu mengalami keterlambatan dalam pelayanan pemanduan kapal yang efeknya sangat luas dan akan mempengaruhi keberangkatan kapal, adapun penyebab yang mempengaruhi keterlambatan kapal berangkat atau kapal keluar dari dermaga pelabuhan Tanjung Priok adalah salah satunya sarana bantu Pemanduan yaitu Kapal Tunda yang kurang memadai. Sarana bantu yang di miliki oleh Divisi Kepanduan Tanjung Priok

berjumlah 17 buah termasuk kapal tunda sewaan tetapi yang siap operasi kadang-kadang tinggal 12 buah, 8 buah tunda besar dan 4 buah kapal tunda kecil. Kapal tunda yang ada tersebut tidak sesuai dengan jumlah Pandu bekerja pada saat itu. Dengan semakin meningkatnya pertambahan arus kunjungan/kedatangan kapal di Pelabuhan Tanjung Priok serta semakin tinggi teknologi kapal tersebut maka perlu juga di sesuaikan SDM para Pandu di pelabuhan Tanjung Priok, Oleh karena hal tersebut maka penulis mengambil judul :

**“ MENINGKATKAN PROSES OLAH GERAK DALAM PEMANDUAN
KAPAL UNTUK MENINGKATKAN MUTU PELAYANAN
KAPALPADA DIVISI KEPANDUAN CABANG PELABUHAN
TANJUNG PRIOK ”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN, DAN RUMUSAN MASALAH

1. Identifikasi Masalah

Dari uraian latar belakang sebelumnya dapatlah ditarik beberapa identifikasi masalah yang kemungkinan timbul sesuai dengan judul Makalah yang dimaksud. Adapun identifikasi masalahnya adalah sebagai berikut :

- a. Kurang optimalnya sarana prasarana pemanduan yang dimiliki oleh divisi kepanduan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Tanjung Priok.
- b. Kurang maksimalnya pandu dalam memandu kapal di pelabuhan Tanjung Priok.
- c. Kepadatan alur yang keluar atau masuk pelabuhan Tanjung Priok.

2. Batasan Masalah

Masalah yang berkaitan dengan pemanduan cukup banyak, penulis perlu membatasi permasalahan yang akan dibahas hanya yang berkaitan dengan kehandalan pemanduan di Pelabuhan Tanjung Priok, yaitu :

- a. Kurang optimalnya sarana bantu pemanduan yang dimiliki oleh divisi kepanduan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Tanjung Priok.
- b. Kurang maksimalnya Pandu dalam memandu kapal di pelabuhan Tanjung Priok.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

1. Pelayanan Jasa Kepelabuhan dan Peralatannya.

Pengertian pelayanan atau jasa menurut Philip Kotler (1995) dikutip oleh Fandy Tjiptono, dalam bukunya Manajemen Jasa, sebagai berikut: "Pelayanan atau jasa adalah setiap tindakan atau perbuatan yang ditawarkan oleh suatu pihak pada pihak lain yang dasarnya bersifat *intangible* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu. Produk jasa berhubungan dengan produk fisik maupun tidak".

Kegiatan pelayanan jasa kepelabuhan yang diselenggarakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) meliputi pelayanan jasa: kapal, barang, alat-alat, bongkar muat, penumpang, peti kemas, informasi dan jasa kepelabuhan lainnya.

Guna tercapainya standar kinerja pelayanan operasional terhadap kapal dan barang, maka diperlukan peralatan pelabuhan serta instalasi penunjang lainnya yang harus disediakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero).

Sesuai dengan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Laut No: PP.72/2/20 — 99, tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Laut, disebutkan bahwa pengertian dari standar kinerja pelayanan operasional adalah standar hasil kerja dari tiap-tiap pelayanan yang harus dicapai oleh penyelenggara pelabuhan dalam pelaksanaan pelayanan jasa kepelabuhan termasuk dalam hal penyediaan fasilitas dan peralatan pelabuhan, dari itu semua harus ada manajemen yang baik.

Manajemen yang baik adalah untuk merencanakan, mengawasi, penggunaan sumber daya secara efektif dan efisien dalam rangka mencapai suatu tujuan.

Definisi manajemen lainnya yaitu proses perencanaan dan pelaksanaan kegiatan guna mencapai tujuan organisasi dengan bekerja sama dengan orang lain serta sumber daya yang di miliki oleh organisasi tersebut.



Gambar 2.1.
New Priok Container Terminal One (NPCT1)

2. Peralatan Apung.

Salah satu pelayanan jasa kapal yang diberikan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) adalah pelayanan pemanduan, yang merupakan rangkaian dengan pelayanan penundaan dan pengepilan. Dalam pelaksanaan pemanduan kapal, selain dengan tersedianya sarana bantu pemanduan yaitu peralatan apung yang berupa kapal tunda, kapal pandu serta kapal kepil.

Pengertian kapal itu sendiri sesuai dengan keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia II No: HK 56/2/2/PI. II — 2009, tanggal 31 Mei 2000, tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero), yaitu:

"Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin atau ditunda, termasuk kendaraan air yang

berdaya dukung dinamis, kendaraan dibawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah - pindah".

Dalam menunjang pelaksanaan pemanduan guna terselenggaranya keselamatan dan keamanan terhadap kapal yang berolah gerak di perairan pelabuhan, PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) menyediakan berbagai peralatan apung yang berfungsi dan terdiri dari:

a. Kapal Tunda.

Sesuai SK. General Manager Cabang Pelabuhan Tanking Priok No: HK.55/6/9/CTPK — 99, tentang prosedur tetap pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Priok, disebutkan pengertian kapal tunda yaitu kapal motor dengan daya minimum 600PK yang digunakan sebagai sarana bantu dalam tugas pemanduan.

Dalam pengertian yang lain disebutkan pula bahwa kapal tunda (*Tug Boat*) adalah sarana bantu yang digunakan dalam memberikan pelayanan penundaan terhadap kapal yang mempunyai panjang lebih dan 70 meter, yang melakukan olah gerak di perairan wajib pandu, baik yang akan sandar atau lepas sandar/ meninggalkan pelabuhan dengan cara menggandeng, mendorong dan menarik. Penundaan dimaksudkan untuk pertimbangan keselamatan pelayaran.



Gambar 2.2

Kapal tunda TB.BATAVIA I 206

b. Kapal Pandu (Motor Pandu).

Sesuai SK. General Manager Cabang Pelabuhan Tanjung Priok No: HK.55/6/9/CTPK — 99, tentang prosedur tetap pemanduan kapal di Pelabuhan Tanjung Priok, disebutkan pengertian motor pandu yaitu kapal motor yang digunakan untuk mengantar / menjemput pandu ke / dari kapal.

Dalam pengertian yang lain disebutkan pula bahwa kapal pandu (*Pilot Boat*) adalah sarana transportasi laut bagi petugas pandu untuk naik/turun ke / dari kapal yang dipandu dalam berolah gerak diperairan wajib pandu, perairan pandu luar biasa dan perairan di luar perairan wajib pandu pada saat masuk / keluar pelabuhan atau sandar dan lepas ke dermaga.



Gambar 2.3.

Motor pandu MPA. C-04

BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Divisi Kepanduan merupakan salah satu unit usaha di lingkungan pelabuhan Tanjung Priok yaitu pelayanan jasa kapal yang mengelola kegiatan pemanduan dan penundaan, Divisi Kepanduan sebagai Divisi Operasional yang mengelola operasional pelayanan pandu dan tunda. Untuk menunjang keberhasilan kegiatan pemanduan harus menyediakan fasilitas kapal tunda dan Sumber Daya Manusia yang profesional. Sumber Daya Manusia merupakan faktor terpenting dan yang menentukan dalam kegiatan pemanduan kapal. Dalam pelaksanaan di lapangan masih sering ditemukan pandu yang bekerja tidak maksimal sesuai dengan tugasnya.

Jumlah pandu di pelabuhan Tanjung Priok berjumlah 46 orang. Dan jumlah pandu di pelabuhan Tanjung Priok sudah mencukupi tetapi pandu yang ada di pelabuhan Tanjung Priok masih perlu di berikan pelatihan - pelatihan yang menyangkut olah gerak kapal mengikuti program peningkatan kemampuan maupun peningkatan ijazah sesuai kompetensinya sebagai Pandu.

Adapun ijazah yang di miliki oleh para Pandu sekarang ini adalah ANT I dan ANT II serta ANT III, jadi kalau kita lihat jumlah Sumber daya manusianya sudah cukup, oleh karena itu kalau sarana prasarana tidak menunjang maka dapat mempengaruhi kemampuan seorang pandu. Hal tersebut tentu saja berpengaruh terhadap produktivitas kerja yang dihasilkan karena faktor kemampuan terutama kemampuan untuk berolah gerak. dalam memandu kapal atau dalam olah gerak sangat berpengaruh terhadap kapal yang akan dipandunya.

Dalam melaksanakan tugasnya terkadang pandu melakukan kesalahan akibatnya kapal mengalami tubrukan, kandas atau menyenggol kapal lain dermaga. Berikut ini kejadian nyata yang pernah terjadi akibat kelalaian pandu :

1. Kurang memadainya sarana bantu pemanduan yang tersedia.

Pada hari Sabtu tanggal 17 September 2016 kapal KM.MERATUS JAYAPURA melaporkan kedatangan kapal (ETA) yaitu jam 06.00 waktu setempat dan jadwal sandar sesuai rencana adalah jam 07.00 tetapi yang terjadi Pandu naik kapal jam 06.10 kemudian kapal baru bergerak masuk jam 06.35 karena harus menunggu alur dan tunda yang belum siap baru ada 1 tunda yang tersedia jadi harus menunggu tunda 1 lagi karena kapal tersebut mempunyai panjang LOA = 205 meter wajib menggunakan 2 kapal tunda untuk membantu olah gerak demi keselamatan sedang tunda yang lain sedang dipakai oleh pandu di kapal lainnya. Hal ini menyebabkan terlambatnya proses penyandaran. Sehingga kapal baru selesai sandar pada jam 08.15.

2. Kurang maksimalnya kemampuan Pandu dalam olah gerak kapal.

Pada tanggal 2 Agustus 2016 jam 11.45 waktu setempat Nakhoda MV. SANTOS melaporkan kedatangan ke Divisi kepanduan untuk minta izin berlabuh jangkar di daerah pelabuhan Tanjung Priok dengan memberi data-data kapal sebagai berikut :

Nama kapal	: MV. SANTOS
Bendera	: PILIPINA
LOA	: 225,00 meter
LBP	: 213,70 meter
Breath moulded	: 32,24 meter
Depth moulded	: 18,00 meter

Kapal tiba di Jakarta dan berlabuh pada tanggal 2 Agustus 2016 jam 11.45 waktu setempat dengan cargo 58.436 (*Metric ton*) dan draft kapal F (*Forward*)= 12.45-A (*After*)= 12,80 meters. Bunkered HFO (*Heavy Fuel Oil*) = 1120 MDO (*Marine Diesel Oil*) = 30 MT. Pada saat anchor tanggal 2 Agustus 2016 Draft kapal setelah bunker F = 12,99-A = 12,99 meters.

Jam 07.30	Tanggal 3 Agustus 2016 diinstruksikan oleh Jakarta Pilot untuk mengangkat jangkar dan menuju ke <i>Pilot Station</i> .
Jam 08.30	Pilot naik ke kapal dan kapal masuk ke pelabuhan.
Jam 08.40	Walaupun kapal tidak melebihi draft maximum (<i>13 meters</i>) yang telah ditentukan tetapi kapal kandas pada posisi lintang 06.03,975 S, bujur 106 52,777 E di alur. Sounding draft setelah kandas : Sebelah Kanan = F —11,40 M M = 11,20 A = 12,80 Kiri = F 11,55 M M = 11,25 A = 12,80 Alarm <i>ecosounder</i> (alat untuk mengukur kedalaman permukaan air laut) berbunyi tidak ada kebocoran tidak ada awak kapal yang terluka dan tidak ada polusi.
Jam 10.15	Kapal ditarik dengan mesin sendiri dan dibantu oleh 3 buah <i>tug boat</i> untuk sandar.
Jam 12.30	Kapal sandar.

(Sumber: PT. INSCHAPE Shipping Jakarta)

Dari semua kejadian diatas ditarik kesimpulan bahwa kurangnya informasi yang diberikan oleh kepanduan kepada pihak kapal yang bersangkutan menyebabkan keterlambatan.

3. Sejarah Berdirinya Divisi Kepanduan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Tanjung Priok.

Seperti yang dikemukakan oleh penulis dalam BAB I mengenai kegiatan yang dilaksanakan oleh Divisi Kepanduan maka terlebih dahulu penulis akan mengemukakan sejarah berdirinya Divisi Kepanduan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Tanjung Priok. Divisi Kepanduan adalah divisi yang mempunyai dua fungsi kedudukan pada satu kegiatan yang dilakukannya.

Yang pertama adalah fungsi dalam bidang pemerintah/ fungsi keselamatan kapal dan yang kedua fungsi dalam bidang perusahaan jasa. Berdasarkan ordonansi Dinas Kepanduan atau ketentuan-ketentuan mengenai Dinas Kepanduan di Indonesia dan peraturan bandar tahun 1925 di mana disebutkan bahwa pemanduan dan penundaan adalah di bawah pengawasan dan pengendalian Syahbandar.

Dengan melalui berbagai perubahan peraturan-peraturan pemerintah maka dalam pengaturan tentang kedudukan Dinas Kepanduan pun mengalami perubahan pula.

Peraturan pemerintah Nomor II tahun 1969 tentang Pembinaan Kepelabuhan disana disebutkan, bahwa Dinas Kepanduan secara struktural terlepas dari organisasi Kesyahbandaran dan selanjutnya disatukan secara teknis operasional di bawah Badan Pengusaha Pelabuhan (BPP) dimana tanggung jawab kepada kepanduan kepada Administrator Pelabuhan (ADPEL) maka dengan status tersebut dinas Kepanduan diubah menjadi Divisi Kepanduan.

Sedangkan peraturan pemerintah yang terakhir adalah peraturan pemerintah No.II tahun 1983 dimana dalam peraturan ini disebutkan tugas pokok kepanduan di Indonesia adalah melaksanakan dan mengawasi keselamatan dan kelancaran lalu lintas gerakan kapal keluar masuk dan gerakan tersendiri serta memelihara tertib hukum perkapalan dan pelayaran di daerah perairan pandu yang secara operasional bertanggung jawab kepada Syahbandar dan sekarang ini dengan undang-undang yang bare yaitu undang-undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849) Kepanduan berada di bawah Otoritas Pelabuhan.

Selanjutnya dikatakan bahwa kepanduan juga berfungsi dalam bidang pengusaha jasa yakni jasa pandu, tunda, kepil dan telekomunikasi kepelabuhanan yang secara administratif bertanggung jawab kepada kepala cabang PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang sekarang berganti nama menjadi Indonesia Port Corporation II (IPC).

4. Tugas Pokok Divisi Kepanduan.

Divisi Kepanduan mempunyai tugas pokok :

- a. Melaksanakan dan mengawasi keselamatan dan kelancaran lalu lintas gerakan kapal keluar masuk dalam digerakkan tersendiri serta memelihara tertib hukum perkapalan dan pelayaran di daerah perairan bandar yang secara operasional bertanggung jawab kepada Otoritas Pelabuhan.
- b. Dalam bidang pengusaha jasa yakni jasa pandu, tunda, kepil dan telekomunikasi kepelabuhanan yang secara administratif bertanggung jawab kepada General Manager PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Tanjung Priok.

5. Sarana Yang Dimiliki Oleh Divisi Kepanduan.

Seperti yang telah disebutkan pada bab sebelumnya bahwa Divisi Kepanduan merupakan unit usaha yang mengelola kegiatan pemanduan dan penundaan yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Tanjung Priok yang dalam pelaksanaan kegiatannya dilengkapi dengan sarana yang dimiliki dan dioperasikan oleh Divisi Kepanduan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Tanjung Priok berupa kapal tunda, motor pandu, motor kepil dan kapal survey.

Tabel 3.1**Kapal Tunda yang Dioperasikan oleh Divisi Kepanduan**

NO.	KAPAL TUNDA	BUATAN	TAHUN PEMBUATAN	GRT	TYPE	HOUSE POWER	RPM
1	TB. BIMA II	Indonesia	1987	368	6 FDH 240	2 x 1190	1000
2	TB. BIMA III	Indonesia	1987	368	6 FDH 240	2 x 1190	1000
3	TB. BIMA XI	Indonesia	1997	364	6 FDH 240	2 x 1200	1000
4	TB. JAYAKARTA 1	Indonesia	2002	292	6 N 214-5V	2 x 1200	1000
5	TB. JAYAKARTA 2	Indonesia	2002	292	6 N 214-5V	2 x 1200	900
6	TB. JAYAKARTA 3	Indonesia	2002	292	8 N 21A-EN	2 x 1600	900
7	TB. JAYAKARTA 4	Indonesia	2004	292	6 N 214-5V	2 x 1200	900
8	TB. BIMA 034	Cina	2003	299	8 N 21A-EN	2 x 1600	900
9	TB. BIMA 035	Cina	2003	299	8 N 21A-EN	2 x 1600	900
10	TB. BESTWIN 88	Singapura	2004	142	KTA - 19 - M3	2 x 607	1800
11	TB. SDS 36	Singapura	2004	139	6 LHAM - STE 3	2 x 620	1900
12	TB. ARJUNA I 206	Indonesia	2007	129	6 LHAM - STE 3	2 x 620	1900
13	TB. ARJUNA II 206	Indonesia	2007	129	6 LHAM - STE 3	2 x 620	1900
14	TB. BATAVIA I - 216	Indonesia	2011	292	8 N 21A - EN	2 x 1600	900
15	TB. BATAVIA II - 216	Indonesia	2011	292	8 N 21A - EN	2 x 1600	900
16	TB. BATAVIA III - 216	Indonesia	2012	252	6L 26 HLX	2 x 1600	750
17	TB. BATAVIA IV - 216	Indonesia	2012	252	6L 26 HLX	2 x 1600	750

(Sumber Data: PT. Pelindo 11 (Persero) Cabang Tanjung Priok, September 2016)

Tabel 3.2**Motor Pandu yang Dioperasikan oleh Divisi Kepanduan**

NO.	MOTOR PANDU	BUATAN	TAHUN PEMBUATAN	GRT	TYPE	HOUSE POWER	RPM
1	MP.I-F.01	Indonesia	1995	40	6 CH-UTE	2 x 255	2600
2	MP.II-012	Indonesia	1980	21	7 CH-UTE	1 x 170	2550
3	MP.II-C 01	Indonesia	1984	22	8 CH-UTE	1 x 255	2550
4	MPA.C-01	Indonesia	2010	18	9 CH-UTE	2 x 255	2550
5	MPA.C -01	Indonesia	2010	18	10 CH-UTE	2 x 255	2550
6	MPW.AC -01	Indonesia	2011	24	QSB5.9	2 x 350	2800
7	MPW.AC -02	Indonesia	2011	24	QSB5.10	2 x 350	2800
8	MPC -04	Indonesia	2001	44	6 CH-UTE	2 x 255	2550
9	MPC -05	Indonesia	2002	44	6 CH-UTE	2 x 255	2550
10	MPA. C-03	Indonesia	2012	35	N67ENTM	2 x 350	3000
11	MPA. C-04	Indonesia	2012	35	N67ENTM	2 x 350	3000

(Sumber data: PT. pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok, September 2016)

Tabel 3.3 Motor Kepil yang Dioperasikan oleh Divisi Kepanduan

NO.	MOTOR KEPIL	BUATAN	TAHUN PEMBUATAN	GRT	TYPE	HOUSE POWER	RPM
1	MK II – A.01	Indonesia	1991	7	6 CHE	1 x 105	2300
2	MK II – B.01	Indonesia	1990	7	4 CHE	1 x 70	2300
3	MK II – C.01	Indonesia	1991	6	6 CHE	1 x 105	2300
4	MK II – D.01	Indonesia	1997	6	6 CHE 3	2 x 105	2300
5	MPS – 009	Indonesia	1989	8	6 CHE 3	2 x 115	2300
6	MK-M - 01	Indonesia	2001	12	6 CHE	2 x 170	2600
7	MK-M - 02	Indonesia	2010	16	6 TY 120	2 x 115	2550

(Sumber data: PT. pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok, September 2016)

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Uraian-uraian yang penulis kemukakan pada bab-bab sebelumnya merupakan hasil pengamatan dan penelitian dari berbagai sumber yang penulis peroleh pada Divisi Kepanduan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) cabang Tanjung Priok . Dan uraian-uraian tersebut penulis mencoba menarik beberapa kesimpulan diantaranya sebagai berikut :

1. Kurang memadainya sarana bantu pemanduan yang tersedia dapat di tingkatkan dengan cara penambahan kapal tunda, melakukan perawatan yang profesional, penggunaan kapal tunda yang efektif dan efisien.
2. Kurang maksimalnya kemampuan Pandu dalam olah gerak kapal, langkah langkah dari pihak PT. Pelabuhan Indonesia II . (Persero) cabang Tanjung Priok untuk memperbaiki hal tersebut dengan cara meningkatkan sumber daya manusia dalam memberikan pelatihan, meningkatkan prosedur pelayanan dan ketepatan pelayanan.

B. SARAN

Sebagai upaya untuk meningkatkan mutu pelayanan pemanduan kapal pada Divisi Kepanduan PT. Pelabuhan Indonesia II . (Persero) cabang Tanjung Priok serta untuk mengatasi permasalahan yang terjadi penulis mencoba memberikan saran-saran sebagai berikut :

1. Untuk menambah sarana bantu pemanduan berupa :
 - a. Penambahan jumlah dan jenis kapal tunda sesuai dengan perkembangannya sehingga kapal tunda dapat melayani dalam pelayanan pemanduan sesuai

dengan jumlah rata-rata kapal yang keluar atau masuk pelabuhan dan dapat meningkatkan kecepatan dalam waktu olah gerak.

- b. Meremajakan sarana bantu Pemanduan seperti mengganti kapal tunda yang sudah tua dengan yang baru atau bekerja sama dengan Perusahaan swasta yang bisa menyediakan kapal tunda
 - c. Melakukan perawatan/ maintenance kapal tunda secara rutin/ berkala sesuai dengan prosedur yg berlaku.
 - d. Meningkatkan kemampuan nakhoda/ mualim kapal tunda dalam berolah gerak dengan cara pelatihan atau simulasi.
2. Kemampuan pandu dalam olah gerak kapal dapat ditingkatkan dengan cara melakukan pelatihan dan simulasi, meningkatkan kompetensi pandu, memperdalam kolam pelabuhan.

DAFTAR PUSTAKA

International Maritime Organization, International Safety Management Code,

International Federation of Shipping Harbour, STCW, 1995

Kotler Philip, *Manajemen Pemasaran*, Edisi 8, Salemba Empat, 1995

UU No. 17 Tahun 2008, Tentang Pelayaran..

Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2010, Tentang Kenavigasian.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 57 Tahun 2015 Tentang Pemanduan dan Penundaan

Syahrial Nasution, *Prosedur Pemanduan kapal*, 2012