


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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : WIRASTO KURNIAWAN
NIS : 022270/N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI KESELAMATAN PANDU DI
SAAT NAIK/TURUN TANGGA PANDU DI
PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Pembimbing Materi


Capt. Eobert Edward dijasasana M.Pd
Pembina (IV/b)
Nip.19660416 199803 1 001

Jakarta, 21 Juni 2019

Pembimbing Penulisan


Edi Kurniawan S.Si.T. MM
Penata (III/b)
Nip.19800415 200003 1 002

Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika


Capt. Subartini, S.Si.T. MMTr
Penata (III /c)
Nip. 19800307 200502 2 002

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



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : WIRASTO KURNIAWAN
NIS : 02270/N-I
Program Pendidikan : Diklat Pelaut I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : OPTIMALISASI KESELAMATAN PANDU
DI SAAT NAIK/TURUN TANGGA PANDU
DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK

Penguji I

Capt. Sajim Budi Setiawan, MM
Penata (III/d)
Nip.19690616199903 1 001

Penguji II

Capt. Sutijar, MM

Penguji III

AN. Pramono, SH,MM

**Mengetahui
Ketua Program Studi Nautika**

Capt. Suhartini, S.SiT,MMTr
Penata (III/c)
Nip. 19800307 2005022 002

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Wilayah pelabuhan adalah suatu tempat yang terdiri dari perairan dan daratan dengan 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 juga kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Kapal merupakan sarana angkutan yang sangat penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara. Untuk membantu kelancaran dan keselamatan pelayaran saat masuk dan keluar alur suatu pelabuhan maka pada perairan tersebut ditetapkan adanya peraturan untuk menggunakan jasa pandu atau sering di sebut dilaksanakan pemanduan oleh seorang pandu.

Pandu adalah seorang pelaut nautis yang mempunyai tugas untuk membantu nakhoda kapal dalam bernavigasi di alur perairan wajib pandu maupun diperairan pandu luar biasa dengan aman. Pelabuhan Tanjung Priok adalah merupakan perairan yang ditetapkan pemerintah Republik Indonesia sebagai perairan wajib pandu untuk kapal – kapal yang berukuran *Gross Tonnage* (GT) paling rendah 500 GT diwajibkan menggunakan pelayanan jasa pemanduan sesuai peraturan Menteri Perhubungan PM no 57 tahun 2015 tentang Pemanduan dan Penundaan kapal.

Pemanduan kapal merupakan salah satu kegiatan kepelabuhanan yang menyangkut dua fungsi, yaitu fungsi keselamatan dan fungsi pelayanan jasa kepelabuhanan yang sesuai dengan undang – undang Republik Indonesia no. 17 tahun 2008 tentang

pelayaran dengan implementasi dari Peraturan Menteri no. 93 tahun 2014, yaitu tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan.

Untuk mewujudkan keselamatan petugas pandu dalam melaksanakan pemanduan, maka kapal – kapal yang akan di pandu harus mempersiapkan tangga pandu yang memenuhi standar kelaikan dan penempatan yang aman sesuai dengan ketentuan dalam *SOLAS Chapter 5 Regulation 23 tentang Safety Navigation*, Peraturan Menteri Perhubungan PM no. 57 tahun 2015, Peraturan Menteri Perhubungan PM no.93 tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan dan juga format *Required Boarding Arrangements for Pilot* sesuai dengan *IMO A 1045 (27)* yang diadopsi oleh *International Maritime Pilots Association (IMPA)* dan *Indonesia Maritime Pilots Association (INAMPA)* yang telah resmi menjadi anggota IMPA sejak tahun 2017.

Selain pihak kapal diwajibkan menyediakan tangga pandu yang layak, petugas pandu di dalam melaksanakan pemanduan juga harus menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) pandu yang dipersyaratkan dalam ketentuan PM no. 93 tahun 2014 tentang Sarana Bantu dan Prasarana Pemanduan.

Dari pengamatan penulis, mengenai pelaksanaan pemanduan di pelabuhan Tanjung Priok masih banyak tangga pandu yang tidak laik / tidak memenuhi standar kelaikan dan begitu juga dengan penempatan pemasangannya, sehingga mengakibatkan pandu terpeleset hingga jatuh dikarenakan tempat pijakan putus, dan tali melorot. Dari uraian di atas, maka didapatlah masalah masih adanya kecelakaan petugas pandu dalam pelaksanaan pemanduan di pelabuhan Tanjung Priok pada saat naik / turun dari tangga pandu, diantaranya :

1. Untuk mengatasi kecelakaan diatas, maka dalam pelaksanaan pemanduan pihak kapal harus menyiapkan tangga pandu yang layak dan menempatkan pada posisi yang benar serta petugas pandu diwajibkan melengkapi diri dengan Alat Pelindung Diri (APD) pandu. Kebanyakan pandu terjatuh pada saat naik tangga pandu, karena pemasangan tangga pandu tidak sesuai dengan prosedur yang berlaku. Pada saat penulis melaksanakan pemanduan di pelabuhan Tanjung Priok, penulis mendapati salah satu pandu mengalami kecelakaan pada tanggal 12 mei 2017 di kapal KM. Anugrah Buana pandu naik ke kapal dari motor pandu pada saat menaiki tangga pandu, tangga tersebut melorot sehingga pandu tersebut hampir terjatuh ke laut. Kecelakaan tidak akan terjadi jika pemasangan tangga pandu baik dan benar, pengecekan untuk memastikan keadaan tangga

pandu tersebut aman harus dilakukan. Pemasangannya harus sesuai dengan prosedur yang berlaku juga wajib dilakukan oleh semua kapal, menurut penulis perlu perhatian terhadap kecelakaan yang terjadi akibat kesalahan dari pemasangan dan bahan dari tangga pandu yang sebagian dari kapal – kapal lokal pemasangan tangga pandu dan bahan dari tangga pandu terkesan asal di pasang tanpa memperhatikan aspek keselamatan dan keamanan. Di luar daerah seperti di Samarinda pada tahun 2016 sudah terjadi akibat tangga pandu melorot, dan tali tangga putus, sehingga pandunya terjatuh ke laut dan meninggal dunia.

2. Kondisi railing kapal tempat terikatnya tangga pandu sudah aus dan keropos serta mudah patah. Tangga pandu di kapal banyak terikat di railing terutama kapal- kapal lokal yang kecil, selama penulis melaksanakan pemanduan banyak menemukan railing kapal dalam kondisi keropos serta dalam keadaan mudah patah. Dalam hal ini dapat mengakibatkan kecelakaan seorang petugas pandu jatuh ke laut saat proses naik / turun tangga pandu tersebut. Masalah ini di timbulkan dari akibat sistem manajemen perawatan yang kurang berjalan dengan baik, *Plan Maintenance System*, atau sistem perawatan yang terencana seharusnya di atas kapal harus sudah dilakukan dengan baik, pola perawatan secara berkala dan terjadwal harus dilakukan baik harian, mingguan, bulanan maupun tahunan harus terkontrol dan terencana dan terpadu antara pihak kapal dan pihak darat. Pengecekan secara berkala sangat membantu untuk mendeteksi lebih dini adanya kerusakan yang terjadi terhadap bagian kapal, guna menunjang operasional kapal dan keselamatan kerja. Juga penulis menemukan perawatan yang kurang tepat terhadap tangga pandu, seperti pengecatan tangga pandu yang mengakibatkan tangga pandu licin. Pengecekan tangga pandu harus senantiasa dilakukan oleh pihak kapal serta awak kapal secara berkesinambungan.
3. Memahami tentang prosedur pemasangan tangga pandu yang baik dan benar.
4. Pandu tidak melakukan pengecekan sebelum naik /turun tangga pandu. Menurut fakta yang ditemukan selama penulis melaksanakan pemanduan banyak para petugas pandu jarang melakukan *Double Check* terhadap pemasangan tangga pandu, karena terburu buru dan kurang berhati – hati, juga faktor alam antara lain angin, arus, ombak maupun cuaca hujan yang menuntut pandu cepat-cepat naik ke kapal, misalnya pada saat ombak besar banyak pandu tidak lagi melakukan pengecekan tangga pandu sehingga sangat membahayakan keselamatan jiwa petugas pandu.

5. Masih adanya para petugas pandu tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) pada saat bertugas melaksanakan pemanduan di pelabuhan Tanjung Priok sesuai ketentuan yang telah disyaratkan seperti :

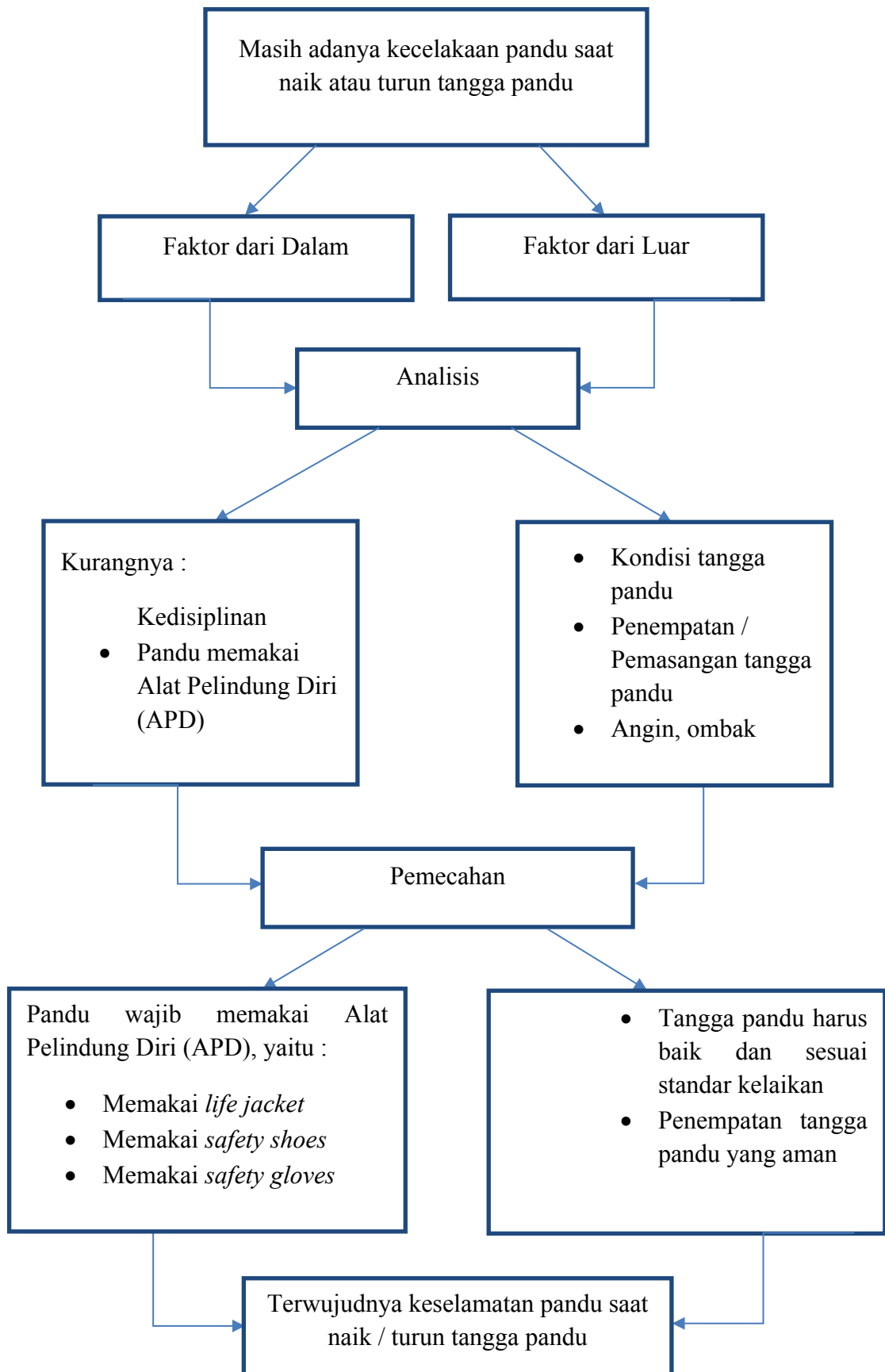
- i) Tidak menggunakan *Life Jacket* pada saat naik ke kapal.
- ii) Tidak menggunakan *Safety Shoes* yang sesuai pada saat bertugas.
- iii) Tidak menggunakan *Safety Gloves* pada saat menaiki tangga pandu.

Dengan alasan terlalu ribet dan terkadang karena faktor kelupaan, serta perhatian dari pihak manajemen pemanduan yang terlihat kurang berjalan. Padatnya kegiatan pemanduan di pelabuhan Tanjung Priok menjadikan sebuah resiko yang besar bagi para petugas.



Gambar 1. 1 : Seorang petugas pandu yang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) secara lengkap.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1** : *Gambar-gambar yang tidak sesuai ketentuan*
- Lampiran 2** : *Gambar-gambar yang sesuai ketentuan.*
- Lampiran 3** : *IMO Resulation A.1045(27) Technical Specification for Pilot Ladder*
- Lampiran 4** : *Solas 1974 Chafter V regulation 23 tentang Safety Navigation,Pilot transfer arrangements.*
- Lampiran 5** : *Undang-Undang No.01 tahun 1970 pasal 13 tentang Kecelakaan Kerja.*

Lampiran 1.



Gambar 1. 1 : Seorang petugas pandu yang tidak menggunakan Alat Pelindung Diri secara lengkap

DAFTAR PUSTAKA

UU no 1 Tahun 1970 (Depnaker RI) tentang Keselamatan Kerja

Solas Tahun 1974 konvensi Chafter V , tentang Safety Navigation, Regulation
23 tentang Pilot transfer arrangements.

Buku referensi K3 ,Keschatan Keselamatan Kerja untuk Pelaut. Pengarang:
Goenawan Danuarso, penerbit Yayasan Bina Citra Samudera, Tahun penerbitan
2003

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 61, Tentang Kepelabuhanan,
2009, Jakarta.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 5, Tentang Kenavigasian, 2010,
Jakarta.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor 93 tahun 2014, Tentang
Sarana Bantu dan prasarana pemanduan.

Peraturan Menteri Perhubungan nomor 57 tahun 2015, Tentang Pemanduan dan
Penundaan Kapal.